UNIWERSYTET RZESZOWSKI

Kolegium Nauk Społecznych

mgr Marek Podraza

Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego

Rozprawa doktorska

Promotor: dr hab. Lidia Brodowski, prof. UR

Promotor pomocniczy: dr Anna Marcisz-Dynia

Rzeszów, 2024 r.

Wykaz skrótów **5**

Wstęp…… **7**

ROZDZIAŁ I **13**

Państwo jako podmiot prawa międzynarodowego **13**

1.1. Wprowadzenie 13

1.2. Pojęcie i istota państwa 16

1.2.1. Definicja państwa 16

1.2.2. Terytorium jako element państwa 24

1.2.3. Ludność jako element państwa 41

1.2.4. Władza jako element państwa 51

1.3. Suwerenność państwa 57

1.3.1. Ewolucja pojęcia suwerenności 57

1.3.2. Suwerenność w perspektywie wewnętrznej i zewnętrznej 67

1.3.3. Zasada suwerennej równości państw 73

1.3.4. Suwerenność a członkostwo w Unii Europejskiej 77

1.4. Podsumowanie 83

ROZDZIAŁ II **86**

Status prawny przestrzeni powietrznej w świetle prawa międzynarodowego **86**

2.1. Wprowadzenie 86

2.2. Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej 88

2.2.1. Reżim prawny zwierzchnictwa terytorialnego w przestrzeni powietrznej 88

2.2.2. Wyjątki od zasady suwerenności w przestrzeni powietrznej 94

2.3. Granice przestrzeni powietrznej 99

2.3.1. Granice boczne 99

2.3.2. Rozgraniczenie przestrzeni powietrznej i przestrzeni kosmicznej 101

2.4. Klasyfikacja przestrzeni powietrznej 111

2.4.1. Przestrzeń powietrzna kontrolowana i niekontrolowana 111

2.4.2. Strefy z ograniczeniami i zakazami ruchu lotów 114

2.4.3. Przestrzeń powietrzna nad obszarami międzynarodowymi 119

2.5. Status prawny przestrzeni powietrznej 124

2.5.1. System chicagowski 124

2.5.2. Ogólne zasady Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. 129

2.5.3. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) 139
2.5.4. Uprawnienia ICAO w dziedzinie unifikacji norm międzynarodowych.....146
2.5.5. System tokijsko-hasko-montrealski 151
2.6. Podsumowanie 162
ROZDZIAŁ III.....167
Naruszenie suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej 167
3.1. Wprowadzenie.....167
3.2. Regulacje konwencyjne dotyczące naruszenia przestrzeni powietrznej 168
3.2.1. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r. i Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. 168
3.2.2. Załącznik 17 i 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r 180
3.3. Użycie broni wobec statku powietrznego 187
3.3.1. Przypadki zestrzelenia obcych cywilnych i wojskowych statków powietrznych po II wojnie światowej i ich wpływ na działania ICAO 187
3.3.2. Ochrona cywilnych statków powietrznych w pracach ICAO i regulacjach krajowych po 11 września 2001 r. 198
3.3.3. Prawo państwa do samoobrony w kontekście naruszenia przestrzeni powietrznej 211
3.4. Podsumowanie 219
ROZDZIAŁ IV 222
Zakaz agresji w prawie międzynarodowym 222
4.1. Wprowadzenie.....222
4.2. Agresja jako pojęcie prawne 227
4.3. Wyjątki od zakazu użycia siły.....235
4.3.1. Prawo do samoobrony.....235
4.3.2. Zgoda udzielona przez Radę Bezpieczeństwa ONZ 247
4.4. Prawne aspekty wykorzystywania przestrzeni powietrznej w trakcie konfliktu zbrojnego.....251
4.4.1. Metody i środki walki 251
4.4.2. Strefy wyłączone i strefy zakazu lotów 259
4.4.3. Wykorzystywanie systemów bezzałogowych dla potrzeb militarnych 262
4.4. Podsumowanie 269
ROZDZIAŁ V.....273
Status przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy 273

5.1. Wprowadzenie 273
5.2. Geneza konfliktu 276
5.2.1. Ukraina jako państwo niepodległe w relacjach z Federacją Rosyjską 276
5.2.2. Aneksja Autonomicznej Republiki Krymu 284
5.2.3. Status prawny Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej 291
5.4. Wykorzystanie przestrzeni powietrznej w trakcie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego 301
5.4.1. Ingerencja militarna w ukraińską przestrzeń powietrzną po 24 lutego 2022 r. 301
5.4.2. Wykorzystanie terytorium Białorusi przez Federację Rosyjską do agresji na Ukrainę 310
5.4.3. Użycie bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego 314
5.4.4. Kwestia militarnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej i Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego 319
5.5. Podsumowanie 331
Zakończenie 334
Bibliografia 342

Wykaz skrótów

BSP – Bezzałogowy statek powietrzny

CANSO – Organizacja Służb Cywilnej Żeglugi Powietrznej

COPUOS – Komitet Narodów Zjednoczonych ds. Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej

DRL – Doniecka Republika Ludowa

Dz. U. – Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej

Dz. Urz. UE – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

EASA – Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

EOG – Europejski Obszar Gospodarczy

ESA – Europejska Agencja Kosmiczna

ESRO – Europejska Organizacja Badań Kosmicznych

ETS – Europejski Trybunał Sprawiedliwości

EUROCONTROL - Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Nawigacji Lotniczej

EWG – Europejska Wspólnota Gospodarcza

EWWIS – Europejska Wspólnota Węgla i Stali

FAI – Międzynarodowa Federacja Lotnicza

ICAO – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

IATA – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych

KBWE – Konferencja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie

KNZ – Karta Narodów Zjednoczonych

KPM ONZ – Komisja Prawa Międzynarodowego Organizacji Narodów Zjednoczonych

LN – Liga Narodów

ŁRL – Ługańska Republika Ludowa

MPH – Międzynarodowe prawo humanitarne

MPHKZ – Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych

MTK – Międzynarodowy Trybunał Karny

MTS – Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości

NATO – Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego

NORAD – Dowództwo Obrony Północnoamerykańskiej Przestrzeni Powietrznej i Kosmicznej

NRD – Niemiecka Republika Demokratyczna

OBWE – Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie

OJA – Organizacja Jedności Afrykańskiej

ONZ – Organizacja Narodów Zjednoczonych

PWN – Państwowe Wydawnictwo Naukowe

RB – Rada Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych

RE – Rada Europy

RES – Rezolucje (Dokumenty ONZ A/RES) Zgromadzenia Ogólnego ONZ

RFN – Republika Federalna Niemiec

RPO UE – Rzecznik Praw Obywatelskich Unii Europejskiej

TFUE – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

TSUE – Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

TUE – Traktat o Unii Europejskiej

UAV – Bezzałogowy statek powietrzny

UE – Unia Europejska

UN Doc. – United Nations Documents

UNHCR – Biuro Wysokiego Komisarza ds. Uchodźców

UNPROFOR – Siły Ochronne Organizacji Narodów Zjednoczonych

UNTS – United Nations Treaty Series

USA – Stany Zjednoczone Ameryki

WE – Wspólnota Europejska

WNP – Wspólnota Niepodległych Państw

ZO ONZ – Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych

ZSRR – Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich

Wstęp

Państwo jest jedynym pierwotnym, pełnym i suwerennym podmiotem prawa międzynarodowego publicznego. Posiada również pełną zdolność prawną (tj. zdolność do bycia podmiotem praw i obowiązków) oraz zdolność do działań prawnych (tj. możliwość wywoływania swoim działaniem skutków prawnych). Natomiast pozostałe podmioty prawa międzynarodowego są podmiotami niesuwerennymi i niepełnymi, a ich podmiotowość ma charakter pochodny i przysługuje tylko w takim zakresie, w jakim została ona nadana przez państwa, czyli jest ograniczona[1].

Kwestia zdefiniowania państwa na potrzeby prawa międzynarodowego jest przedmiotem ciągłej debaty naukowej. Dotychczas jednak nie udało się wypracować jego jednolitej definicji, która zostałaby zawarta w powszechnie obowiązującej umowie międzynarodowej, pomimo tego, że potrzeba takiej regulacji wynika wprost z dotychczasowej praktyki międzynarodowej i ma ona istotne znaczenie dla prawa międzynarodowego. Najważniejsze umowy międzynarodowe, jak np. Karta Narodów Zjednoczonych z 26 czerwca 1945 r.[2] (KNZ), posługują się pojęciem państwa, jednak nie podejmują się prób jego określenia. Jedyną do tej pory pozytywnie zakończoną próbą traktatowego określenia terminu państwa jest międzyamerykańska Konwencja o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r.[3], przyjęta w Montevideo – stolicy Urugwaju. Jak wskazuje jej art. 1 „Państwo jako osoba prawa międzynarodowego powinno posiadać następujące atrybuty: a) stałą ludność, b) określone terytorium, c) rząd, d) zdolność do utrzymywania stosunków z innymi państwami”[4]. Pierwsze trzy wymienione elementy nie wzbudzają kontrowersji. Zostały one uznane przez Komisję Prawa Międzynarodowego ONZ (KPM ONZ) za konieczne dla wyczerpującej definicji państwa. Natomiast czwarty element jest konsekwencją podmiotowości międzynarodowej[5]. Państwo jest zatem w świetle prawa międzynarodowego jednością terytorium, ludności, a także efektywnej władzy zwierzchniej, zdolnej do wykonywania funkcji państwowych w stosunkach wewnętrznych i zagranicznych[6].

[1] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe publiczne. 3. wydanie,* Warszawa 2017, s. 163.
[2] Zob. Karta Narodów Zjednoczonych z 26 czerwca 1945 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003, s. 5-32.
[3] LNTS 1933, vol. 165, s. 19. Tekst Konwencji [w:] L. Gelberg (red.), *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. II, Warszawa 1958, s. 356-359.
[4] *Ibidem*, s. 356
[5] E. Dynia, *Uznanie państwa w prawie międzynarodowym. Zarys problematyki*, Rzeszów 2017, s. 25.
[6] *Ibidem*, s. 27.

Właściwością państwa jako podmiotu prawa międzynarodowego jest suwerenność tj. niezależność od jakiegokolwiek innego podmiotu prawa międzynarodowego. Oznacza ona również pełnię i wyłączność władzy, sprawowanej przez państwo na jego terytorium (inaczej suwerenność terytorialna lub zwierzchnictwo terytorialne). Nie należy jej jednak odczytywać, jako dowolności w postępowaniu w ramach stosunków międzynarodowych. W tym przypadku granicą władzy suwerennej będzie poszanowanie suwerenności i integralności innych państw[7]. Z punktu widzenia prawa międzynarodowego publicznego istotą suwerenności państwa będzie jego samodzielność i ogólna kompetencja w kwestiach zagranicznych[8].

Terytorium państwa stanowi określony obszar, który podlega jego zwierzchnictwu. Jest ono trójwymiarową przestrzenią, na którą składa się terytorium lądowe (wraz z wnętrzem ziemi), obszar morski (morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wody archipelagowe) oraz obszar powietrzny, w skład którego wchodzi przestrzeń powietrzna danego państwa. Zgodnie z prawem międzynarodowym sytuacja prawna obszaru powietrznego oparta jest na tzw. teorii nierozerwalności przylegania przestrzeni powietrznej do pozostałych elementów terytorium państwa, a więc obszar powietrzny będzie podlegał władzy i prawu tego państwa, któremu podlega terytorium objęte jego granicami[9]. Kwestie te zostały uregulowane zarówno w prawie wewnętrznym, jak i w prawie międzynarodowym. Zasadę suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej potwierdza przyjęta 7 grudnia 1944 r. w Chicago Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym[10], która jest podstawową umową dotyczącą żeglugi powietrznej, stanowiąc w art. 1. iż „Umawiające się państwa uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium”[11].

Szczególnym zagrożeniem dla suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej jest sytuacja konfliktu zbrojnego, której elementem charakterystycznym jest cykliczne jej naruszanie przez wojskowe statki powietrzne agresora. Z drugiej strony, państwa – zgodnie z art. 51 KNZ – mają prawo do samoobrony indywidualnej, bądź też zbiorowej, co stanowi wyjątek od ogólnie przyjętego zakazu użycia siły. Z prawa tego korzysta obecnie m.in. Ukraina, która począwszy od 2014 r., zmaga się z działaniami hybrydowymi i militarnymi na

[7] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2015, s. 115.
[8] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 2015, s. 15.
[9] Autorem teorii nierozerwalności przylegania jest C. Berezowski, zob. C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 49-51.
[10] Tekst Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł,* Warszawa 2022, s. 297-333. Polska przystąpiła do Konwencji 20.11.1958 r.; Dz. U. 1959, nr 35, poz. 212 ze zm.
[11] *Ibidem*, s. 299.

półwyspie krymskim oraz we wschodniej części kraju, zaś od 24 lutego 2022 r. jest ofiarą pełnoskalowej agresji ze strony Federacji Rosyjskiej.

Niniejsza praca zawiera rozważania z zakresu prawa międzynarodowego publicznego, w szczególności z międzynarodowego prawa lotniczego. W jej ramach przedstawiono m.in. zagadnienie podmiotowości państw, statusu przestrzeni powietrznej i problematykę jej naruszeń. Analizie poddano także aspekty związane z zakazem agresji w świetle prawa międzynarodowego publicznego i status przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy, który stanowi najbardziej aktualny, a zarazem wyjątkowo jaskrawy przejaw agresji i naruszenia podstawowych zasad prawa międzynarodowego w stosunku do suwerennego państwa, w tym również naruszenia jego przestrzeni powietrznej, którego dokonała Federacja Rosyjska.

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest przedstawienie problematyki suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji trwania konfliktu zbrojnego. Pod uwagę wzięto dotychczasową praktykę państw, związaną z przypadkami naruszenia przestrzeni powietrznej i realizacją suwerenności w tym zakresie, łącznie z analizą przypadków zestrzelenia cywilnych i wojskowych statków powietrznych z ostatnich kilkudziesięciu lat.

Zasadniczą tezą badawczą jest założenie, że zróżnicowana praktyka państw w zakresie realizacji suwerenności w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego implikuje konieczność przyjęcia jednolitych standardów międzynarodowych w tym zakresie. Przyjęta teza badawcza wymaga udzielenia odpowiedzi na szereg pytań badawczych, z których najważniejsze to: jakie działania może podjąć państwo w sytuacji naruszenia jego przestrzeni powietrznej? Czy w obecnym stanie prawnym dopuszczalne jest zestrzelenie cywilnych i wojskowych statków powietrznych? Czy państwo jest zobowiązane do zamknięcia swojej przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego lub innych działań zbrojnych o zbliżonym charakterze? Czy państwo, będące przedmiotem agresji może ponosić odpowiedzialność za niezamknięcie całości lub części swojej przestrzeni powietrznej? W jaki sposób i w jakich przypadkach państwo może skorzystać z prawa do samoobrony w sytuacji naruszenia jego przestrzeni powietrznej? W jaki sposób państwa realizują suwerenność w przestrzeni powietrznej w odniesieniu do obcych bezzałogowych statków powietrznych?

Osiągnięciu założonych celów rozprawy podporządkowano jej treść oraz układ. Praca składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów oraz zakończenia.

W rozdziale pierwszym przedstawiona została problematyka podmiotowości państwa w prawie międzynarodowym publicznym. Szczególną uwagę zwrócono na próby ustalenia

jego definicji i problemy z tym związane, a także elementy składowe państwa, określone w Konwencji o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r., tj. terytorium, ludność i władza. Skupiono się także na tematyce suwerenności państwa, ukazując ewolucję tego pojęcia (poprzez jego analizę) w perspektywie wewnętrznej i zewnętrznej, charakteryzując zasadę suwerennej równości państw, a kończąc na zagadnieniach związanych z suwerennością państwa w ramach członkostwa w szczególnej organizacji międzynarodowej, jaką jest Unia Europejska.

Problematyka rozdziału drugiego obejmuje zagadnienia związane ze statusem prawnym przestrzeni powietrznej w świetle prawa międzynarodowego. Rozdział otwiera tematyka suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, w ramach której przybliżono kwestie reżimu prawnego zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej oraz scharakteryzowano wyjątki od zasady suwerenności w przestrzeni powietrznej. Odniesiono się również do zagadnienia granic bocznych przestrzeni powietrznej, a także kwestii rozgraniczenia przestrzeni powietrznej i przestrzeni kosmicznej oraz problemów z tym związanych. Analizie poddano zagadnienia podziału i statusu przestrzeni powietrznej oraz Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. i powołaną na jej podstawie Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Trzeci rozdział dotyczy problemu naruszenia suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Rozważania rozpoczęto od charakterystyki regulacji konwencyjnych, odnoszących się do naruszenia przestrzeni powietrznej, przyjętych najpierw w Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r.[12], a następnie w obowiązującej Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. oraz w jej Załącznikach 17 i 19. W drugiej części rozdziału przybliżono problematykę użycia broni wobec statku powietrznego, analizując przykłady zestrzelenia obcych cywilnych i wojskowych statków powietrznych z ostatnich kilkudziesięciu lat, łącznie z najbardziej aktualnymi tego typu wydarzeniami oraz ich wpływem na działania ICAO. Na koniec odniesiono się do zmian w regulacjach krajowych i działań ICAO zmierzających do ochrony cywilnych statków powietrznych po 11 września 2001 r. Zwrócono także uwagę na prawo państwa do samoobrony w sytuacji naruszenia przestrzeni powietrznej.

Z kolei w czwartym rozdziale szczególną uwagę poświęcono tematyce zakazu agresji w prawie międzynarodowym. Rozważania rozpoczęto od przedstawienia definicji agresji jako pojęcia prawnego i etapów jej ustanowienia. Wskazano również na wyjątki od zakazu użycia

[12] Zob. Dz.U. 1929, nr 6, poz. 54.

siły, do których należą samoobrona i zgoda udzielona przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. W dalszej części scharakteryzowano prawne aspekty wykorzystywania przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego, poddając analizie metody i środki walki, strefy wyłączone i strefy zakazu lotów, a także kwestię wykorzystywania systemów bezzałogowych dla potrzeb militarnych, która z roku na rok coraz bardziej zyskuje na znaczeniu ze względu na praktyczność tego środka walki.

Ostatni, piąty rozdział, zawiera analizę statusu przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy. Przybliżono początki niepodległości Ukrainy i jej ówczesne relacje z Federacją Rosyjską, genezę konfliktu, począwszy od aneksji Krymu, po problem secesji Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej. Szczególną uwagę poświęcono wykorzystaniu przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, omawiając ingerencję militarną w ukraińską przestrzeń powietrzną po 24 lutego 2022 r., wykorzystanie terytorium Białorusi przez Federację Rosyjską do agresji na Ukrainę, użycie bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu oraz kwestię militarnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej i NATO.

Rozprawa stanowi próbę kompleksowego spojrzenia na problematykę realizacji suwerenności państwa w jego przestrzeni powietrznej, łącznie z prawem do samoobrony. W tym celu dokonano oceny przepisów prawnych dotyczących tego zagadnienia na gruncie prawa międzynarodowego i przepisów krajowych. Wybór tematu pracy podyktowany został aktualną sytuacją regionalną związaną m.in. z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę i działaniami obu państw w tym zakresie. Scharakteryzowanie problematyki suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej stało się możliwe dzięki zastosowaniu metodologii i aparatury pojęciowej z zakresu prawa międzynarodowego publicznego.

Głównymi metodami badawczymi przyjętymi w pracy są metoda formalno-dogmatyczna, historyczno-prawna oraz komparatystyczna. W ramach wskazanego problemu badawczego analizie poddane zostały źródła prawa międzynarodowego, orzecznictwo sądowe oraz stanowiska różnych organów międzynarodowych, odnoszące się do warunków realizacji suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji konfliktu zbrojnego. Przegląd odpowiednich norm traktatowych i zwyczajowych pozwolił na wyjaśnienie istoty problematyki oraz roli unormowań prawnych w tym zakresie. Ponadto prowadzona analiza wsparta została licznymi przykładami z praktyki państw oraz stanowiskami prezentowanymi w doktrynie.

W pracy wykorzystana została literatura przedmiotu, zwłaszcza dotycząca państwa, jego suwerenności, przestrzeni powietrznej (jako jednego z elementów składowych

terytorium), czy zakazu agresji. Analiza zagadnień została oparta na polskiej, jak i anglojęzycznej literaturze naukowej. Poglądy przedstawicieli doktryny umożliwiły dokonanie oceny obowiązujących rozwiązań prawnych. Wykorzystano również orzecznictwo sądów międzynarodowych i krajowych, odgrywające istotną rolę w interpretacji przepisów prawa. Tak przeprowadzona analiza umożliwiła wyjaśnienie istoty i zasad mających bezpośredni wpływ na realizację suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej.

Przedstawienie prawnomiędzynarodowych aspektów suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego w wyżej opisany sposób stworzyło spójną i logiczną całość. Umożliwiło również osiągnięcie celu pracy i zweryfikowanie postawionej tezy. Spostrzeżenia, uwagi i wnioski zawarte zostały w końcowej części pracy.

ROZDZIAŁ I
Państwo jako podmiot prawa międzynarodowego

1.1Wprowadzenie

W świetle poglądów przedstawicieli doktryny prawa międzynarodowego publicznego[13] państwo jest podmiotem pierwotnym, co oznacza, że jego podmiotowość międzynarodowoprawna nie została nadana przez prawo, lecz wynika z faktu jego istnienia[14]. Jedynie państwo posiada pełną zdolność prawną i zdolność do czynności prawnych. Jest także jedynym suwerennym i pełnym podmiotem prawa międzynarodowego[15]. Nie należy także zapominać o tym, że współczesne stosunki międzynarodowe kształtowane są przede wszystkim przez same państwa[16].

Choć obecnie państwo stanowi klarowną oraz jedną z najlepiej rozwiniętych form funkcjonowania społeczeństw, to jednak należy wskazać, że jest to wynik ewolucji trwającej tysiące lat. Z biegiem czasu początkowe wspólnoty plemienne zaczęły rozrastać się w coraz większe społeczności, co z kolei spowodowało konieczność wykształcenia się centralnego ośrodka władzy, mającego prawo do reprezentacji ogółu, a co za tym idzie, również i aparatu przymusu. Jednocześnie rozwijały się, jeszcze dość prymitywne, stosunki międzynarodowe. Co oczywiste, na tamtym etapie historycznym nie było możliwe pełne zdefiniowanie państwa z perspektywy prawa międzynarodowego i z racji tego nikt nie podejmował się takich prób. Rozwinęło się ono znacznie później, jednak to nie oznacza, że ówczesne twory nie były przedmiotem głębszej analizy[17].

Pojęcie państwa pojawiło się dopiero w XVI w., a pierwszą osobą, która się nim posługiwała był N. Machiavelli i użył go w swoim dziele pt. „Książe". Wcześniej, w starożytności, korzystano odpowiednio z pojęcia terytorium (*urbs*); ludność (*civitas, respublica, polis*), a także władza najwyższa (*imperium*). W połowie XVI w., a dokładniej w 1555 r., za sprawą Jeana Bodina pojawiło się pojęcie suwerenności, którą dzielono

[13] Dalej jako prawo międzynarodowe.
[14] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014, s. 170.
[15] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 165.
[16] T. Łoś-Nowak, *Współczesne stosunki międzynarodowe*, Wrocław 1997, s. 41.
[17] S. Karowicz, *„Być państwem" - wymagania stawiane przed podmiotami aspirującymi do państwowości we współczesnym prawie międzynarodowym publicznym* [w:] M. Perkowski, W. Zoń (red.), *Umiędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego, T. 1*, Białystok 2016, s. 152.

dychotomicznie na zewnętrzną (samowładność) i wewnętrzną (pełnię władzy)[18]. Problematyka definiowania państw na potrzeby prawa międzynarodowego zaczęła nabierać szczególnej wagi w momencie zakończenia tzw. wojny trzydziestoletniej, kiedy to powstał szereg małych państw, mogących nawiązywać stosunki traktatowe bez potrzeby uzyskiwania zgody cesarskiej. Sytuacja ta spowodowała wzmocnienie poczucia niezależności, a także odrębności terytorialnej. Powstanie Ligi Narodów, organizacji, w której państwa członkowskie powoływały się na różnorakie kryteria państwowości, stało się ponownym bodźcem do wypracowania definicji państwa[19]. Z racji tego, że państwa powszechnie uważane są za jedyny podmiot prawa międzynarodowego lub za jedyny pierwotny podmiot tego prawa, istotne jest ustalenie odpowiedzi na pytanie, czy występują prawne kryteria państwa[20].

Zdaniem L. Antonowicza państwa są fenomenem pierwotnym chronologicznie oraz logicznie w korelacji do prawa międzynarodowego. To państwa są twórcami prawa międzynarodowego, a nie prawo międzynarodowe twórcą państw. Jednocześnie, na przestrzeni dziejów państwa, poprzez wzajemnie uznawanie się i utrzymywanie stosunków, kształtowały normę prawnomiędzynarodową, która określała wspomniane pojęcie. Ma ono fundamentalne znaczenie dla prawa międzynarodowego, gdyż w tym kontekście jest ono rozumiane jako suwerenna jednostka geopolityczna. Termin „jednostka geopolityczna" wskazuje na podstawę terytorialną państwa oraz jego polityczny charakter. Z perspektywy prawa międzynarodowego każde państwo to jednostka geopolityczna, ale nie każda jednostka geopolityczna będzie państwem – zadaniem prawa międzynarodowego jest wyodrębnienie pewnych cech, dzięki którym możliwe będzie ustalenie precyzyjnego odróżnienia. Należy podkreślić, że umowy międzynarodowe, w tym także Karta Narodów Zjednoczonych z 20 czerwca 1945 r., nie zawierają w swojej treści definicji państwa, choć wielokrotnie posługują się tym pojęciem. Na przykład, nie zawiera jej m.in. Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 22 maja 1969 r. Znajdziemy w niej jednak definicje mniej istotnych terminów, jak m.in. „strona" (art. 2 ust.1 lit. g) lub „państwo trzecie" (art. 2 ust. 1 lit. h)[21]. Obecnie każde suwerenne państwo, niezależnie od liczby mieszkańców, powierzchni, poziomu rozwoju gospodarczego czy ustroju, będzie podmiotem prawa międzynarodowego[22].

[18] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*, Olsztyn 2005, s. 107.
[19] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 171.
[20] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 107.
[21] M. Frankowska, *Prawo traktatów*, Warszawa 1997, s. 53.
[22] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…*, s. 13.

Państwa były początkowo jedynymi podmiotami prawa międzynarodowego. Wynika to z faktu, że w przeszłości były one odpowiedzialne za tworzenie tego porządku prawnego i miały w tym aspekcie wyłączność, dokonując tego przede wszystkim na swoje własne potrzeby. Sytuacja ta uległa zmianie w związku z intensyfikacją obrotu międzynarodowego, czego efektem było powstanie organizacji międzynarodowych. Dziś, po długim okresie ewolucji historycznej, państwo jest suwerennym, pierwotnym i pełnym podmiotem prawa międzynarodowego publicznego[23]. Ma pełną zdolność prawną oraz zdolność do działań prawnych[24]. Jako jedyne może także tworzyć inne podmioty tego prawa, takie jak np. organizacje międzynarodowe[25].

Należy pamiętać, że o statusie państwa w dzisiejszej społeczności międzynarodowej decydują dwa elementy - suwerenność oraz uznanie międzynarodowe. Suwerenność jest stałą, jednak nie całkowicie niezmienną cechą państwa. Jej istnienie nie jest łatwe do określenia, jednak pewne jej przejawy można stwierdzić. Z perspektywy współczesnego prawa międzynarodowego istotnym elementem suwerenności wydaje się być ogólna kompetencja w kwestiach zagranicznych, na którą składa się prawo do utrzymywania stosunków dyplomatycznych oraz konsularnych, prawo do zrzeszania się w organizacjach międzynarodowych, a także prawo do zawierania traktatów[26], sformułowane również w art. 6 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 22 maja 1969 r., zgodnie z którym „każde państwo ma zdolność do zawierania traktatów”[27].

Aktualne prace kodyfikacyjne Organizacji Narodów Zjednoczonych prowadzą do stopniowego ujednolicania pojęcia państwa w perspektywie prawa międzynarodowego. Pomimo tego, Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ do tej pory nie zdefiniowała tego terminu, zwracając uwagę na fakt, że określenie „państwo” używane jest w brzmieniu powszechnie przyjętym w praktyce międzynarodowej. Dzisiejsze pojęcie państwa powinno

[23] Jak zauważa L. Gelberg „obecnie podmiotami prawa międzynarodowego są wszystkie państwa, niezależnie od ich potęgi, wielkości terytorium, ilości mieszkańców, od ustroju społeczno-politycznego, od rozwoju gospodarczego, technicznego i kulturalnego”. Zob. L. Gelberg, *Zarys prawa międzynarodowego*, Warszawa 1977, s. 102.

[24] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2018, s. 80.

[25] Zdaniem A. Klafkowskiego „Prawo międzynarodowe jest tworzone przez państwa, a więc one mogą także tworzyć nowe instytucje prawne. Z tego wynika, że państwa mogą na podstawie umowy międzynarodowej utworzyć również inny podmiot prawa międzynarodowego. Powstanie podmiotu prawa międzynarodowego – innego aniżeli państwo – może nastąpić tylko na podstawie normy prawa międzynarodowego”, zob. A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1964, s. 59.

[26] L. Antonowicz, *Pojęcie państwa w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1974, s. 153-154.

[27] Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 22 maja 1969 roku [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.). *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003, s. 49.

spełniać potrzeby współczesnego prawa międzynarodowego w całokształcie. Główną rolę w tym aspekcie należy przypisać KNZ[28].

1.2. Pojęcie i istota państwa

1.2.1. Definicja państwa

Termin „państwo" jest podstawowym pojęciem prawa międzynarodowego. To właśnie ten termin jest najczęściej, jednak nie wyłącznie, używany do określenia jednostek geopolitycznych o identycznym w zasadzie statusie prawnomiędzynarodowym. Umowy międzynarodowe używają również niekiedy takich terminów, jak „kraj", „mocarstwo" lub „naród", jednakże z kontekstu wynika, iż chodzi w nich właśnie przede wszystkim o państwo[29]. L. Antonowicz zauważa, że aktualnie w teorii, jak również i w praktyce międzynarodowej, coraz bardziej powszechnym staje się sformułowanie „państwo w sensie prawa międzynarodowego". Zakłada ono autonomiczność pojęcia państwa w prawie międzynarodowym, a co za tym idzie, może ono różnić się od terminu państwa w innych dziedzinach, także w prawie państwowym. Takie rozróżnienie uzasadnia fakt, że pojęcie „państwa" wielokrotnie używane jest w prawie poszczególnych państw do oznaczenia jednostek terytorialnych, stanowiących części składowe tych państw, które nie posiadają kompetencji w zakresie spraw międzynarodowych, a także nie są stronami stosunków międzynarodowych[30].

Próby definiowania państwa są ciągłym przedmiotem debaty naukowej, w której akcentuje się różne aspekty, jak np.: strukturę organizacyjną, władzę publiczną, suwerenność, ideę etyczną lub porządek prawny[31]. Jednym z istotniejszych bodźców do sformułowania definicji państwa było z pewnością powstanie Ligi Narodów, a jej państwa członkowskie odwoływały się do wielu kryteriów państwowości. Definicja państwa w prawie międzynarodowym stanowi również przedmiot długoletnich badań doktryny[32]. Należy zwrócić uwagę, iż na potrzebę wypracowania uniwersalnej definicji państwa wskazuje wyraźnie dotychczasowa praktyka międzynarodowa. W przeszłości, zwłaszcza w nawiązaniu do XIX-wiecznego poglądu, z powodu braku reguł uszczegóławiających czym jest państwo,

[28] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…*, s. 14.
[29] E. Dynia, *Uznanie państwa…*, s. 23-24.
[30] L. Antonowicz, *Rzecz o państwach w prawie międzynarodowym*, Lublin 2012, s. 11-12.
[31] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia Prawa. IV Prawo międzynarodowe publiczne,* Warszawa 2014, s. 347.
[32] E. Dynia, *Uznanie państwa…*, s. 24.

decyzję w tym obszarze pozostawiono samym państwom, które miały w tym zakresie swobodę i decydujący głos. Wcześniej problematyka definicji państwa wzbudzała żywą dyskusję – jedni optowali za potrzebą jej obecności w nauce prawa międzynarodowego[33], drudzy mieli wręcz przeciwne zdanie w tym aspekcie[34].

W Wielkiej Encyklopedii Prawa państwo zostało zdefiniowane, jako „instytucja społeczna; zorganizowana hierarchicznie organizacja polityczna społeczeństwa o charakterze terytorialnym, przymusowym i suwerennym; powstała na określonym etapie rozwoju historycznego". Szacuje się, że mogło mieć to miejsce ok. 8-10 tys. lat temu[35]. Kwestia definicji państwa uwydatniła się zwłaszcza po zakończeniu tzw. wojny trzydziestoletniej, w wyniku której powstało wiele mniejszych państw. Z jednej strony, coraz bardziej odczuwalne było poczucie odrębności terytorialnej, z drugiej również i pewnej niezależności[36]. W kończącym wojnę Traktacie pokojowym zawarto zasadę równowagi sił, zgodnie z którą suwerenne państwa zobowiązywały się do budowy społeczności międzynarodowej. Niektórzy uważają go za podwaliny dzisiejszego prawa międzynarodowego[37]. Na mocy pokoju westfalskiego wykształtowały się państwa, które zaczęto określać mianem „przestrzeni zamkniętych oddzielonych granicami". Żyli w nich oddzieleni granicami ludzie, którzy tworzyli narody państwowe. Same zaś państwa zobowiązane były przede wszystkim do poszanowania suwerenności innych państw oraz do nieingerencji w ich wewnętrzne sprawy. Sedno tamtych czasów oddaje słusznie stwierdzenie: „jeśli chcesz przeżyć, daj żyć innym"[38].

Zdaniem G. Jellinka, niemieckiego prawnika, a także znawcy prawa państwowego, państwo stanowiło korporację osiadłego ludu, składającą się z bezpośredniej władzy zwierzchniej lub korporację terytorialną z samorodną władzą[39]. G. Jellinek wyjątkową wagę

---

[33] Np. zdaniem H. Kelsena powszechne prawo międzynarodowe musi określać warunki w których społeczność jest państwem. Autor twierdził, że prawo międzynarodowe musi wskazywać czym jest państwo, skoro jest ono podmiotem prawa międzynarodowego, w innym przypadku byłoby ono niefunkcjonalne z racji tego, że jego normy nie zostałyby precyzyjnie określone. Zob. A. Szpak, *Fenomen państw upadłych w świetle prawa międzynarodowego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2013, nr 4, s. 11. Również L. Antonowicz uważa, że „znaczenie zdefiniowania państwa, jako podstawowego elementu prawa międzynarodowego jest bardzo duże". L. Antonowicz, *Pojęcie państwa…*, s. 7.

[34] Np. G. Scelle twierdził, że kryterium państwa jest natury wyłącznie historyczno-politycznej, podczas gdy analiza pojęcia prawa w ogóle i prawa międzynarodowego w szczególności pozwala odpowiedzieć negatywnie na pytanie, czy państwo można rozpoznawać z prawnego punktu widzenia. Zob. L. Antonowicz, *Państwa i terytoria. Studium prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 1988, s. 19.

[35] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 345.

[36] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…*, s.171.

[37] J. Menkes, A. Wasilkowski, *Organizacje międzynarodowe. Prawo instytucjonalne,* Warszawa 2017, s. 41.

[38] J. Menkes, A. Kociołek-Pęksa, *Aksjologia praw człowieka jako wyznacznik pragmatyzmu ONZ. Nowy paradygmat bezpieczeństwa i prawa człowieka – metaforyzacje w prawie*, „Przegląd Zachodni" 2018, nr 1, s. 147-148.

[39] B. Wiśniewski, *System bezpieczeństwa państwa. Konteksty teoretyczne i praktyczne*, Szczytno 2013, s. 26.

przykładał do konkretnych jego części, które składały się na trójelementową definicję państwa. Wśród nich wymienia się: terytorium, ludność i rząd, stanowiący najwyższą władzę. Jego zdaniem prawo, które jest stanowione przez państwo, normuje stosunki zewnętrzne pomiędzy ludźmi, mającymi świadomość jego obowiązywania[40]. Wypracowana przez G. Jellinka definicja była niezwykle istotna, gdyż pozwalała wskazać różnice między państwem – rozpatrywanym z punktu prawa międzynarodowego – oraz pozostałymi organizacjami polityczno-społecznymi, nieposiadającymi państwowego charakteru. W związku z tym, w miarę upływu czasu, powyższą trójelementową definicję państwa zaczęto określać „triadą Jellinka"[41].

W kwestii potrzeby istnienia definicji państwa wypowiadał się także twórca tzw. szkoły wiedeńskiej H. Kelsen. Uważał on, że prawo międzynarodowe nie tylko określa warunki, zgodnie z którymi daną społeczność można rozpatrywać w perspektywie państwa, ale także przede wszystkim – z uwagi na fakt, że są one podmiotami prawa międzynarodowego – musi określać ono, czym jest to państwo. Jego zdaniem, jeśli prawo międzynarodowe publiczne nie definiowałoby państwa, jego normy również nie miałyby wtedy do niego zastosowania. Podkreślał on, że jedynymi podmiotami, mającymi kompetencje do rozstrzygania kwestii, czy w danym, konkretnym przypadku mamy do czynienia z państwem, z perspektywy prawa międzynarodowego, są przede wszystkim rządy innych, zainteresowanych państw[42]. Zdaniem H. Kelsena pojęcie państwa nie powinno być absolutnie analizowane w ujęciu socjologicznym, gdyż jest to definicja normatywna[43]. Poglądy H. Kelsena są interesujące ze względu na fakt, że gdy podda się je skrupulatnej analizie, można zauważyć, że dzięki wizji jedności państwa i prawa wyraził on sprzeciw dla podwójnych socjologiczno-prawnych poglądów G. Jellinka, odnoszących się do tej tematyki[44].

W tym kontekście nie wolno zapominać o polskim przedstawicielu doktryny prawa międzynarodowego J. Makowskim, który również zaprezentował interesującą definicję państwa. Jego zdaniem jest ono „zorganizowaną gromadką ludzką, posiadającą udzielność, zajmującą stałe określone terytorium, i kierowaną przez grupę ludzi, zwaną rządem". Według J. Makowskiego należy wyróżnić cztery elementy, niezbędne z pespektywy funkcjonowania

[40] J. Oniszczuk, *Współczesne państwo w teorii i praktyce. Wybrane elementy,* Warszawa 2008, s. 38.
[41] R. Kłosowicz, J. Mormul, *Pojęcie dysfunkcyjności państw: geneza i definicje* [w:] R. Kłosowicz (red.), *Państwa dysfunkcyjne i ich destabilizujący wpływ na stosunki międzynarodowe,* Kraków 2013, s. 14.
[42] H. Kelsen, *General Theory of Law and State,* Harvard 1949, s. 221-222.
[43] A. Peretiatkowicz, *Teoria prawa i państwa H. Kelsena,* „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1937, nr 4, s. 460.
[44] T. Widlak, *Nauka prawa międzynarodowego Hansa Kelsena*, „Państwo i Prawo" 2020, z. 3 (889), s. 31-32.

państwa: udzielność (suwerenność), terytorium, ludność, a także rząd[45]. Uważał on, że pojęcie państwa, które wydaje się jasne i przejrzyste, zawiera treści bardzo skomplikowane oraz zagmatwane i z racji tego potrzebna jest jego ścisła definicja. J. Makowski podkreślał, że próby pomijania tego zadania są jedynie obejściem kwestii kłopotliwej, jednak w żadnym wypadku nie są jej rozwiązaniem[46].

Analizując zmiany w definicji państwa, należy wyróżnić trzy podstawowe etapy, które miały największy wpływ na ten proces. Pierwszy, odnoszący się do prezentowanych już poglądów starożytnych myślicieli, jak np. Arystoteles lub Platon. Wiadomym jest, że miał on bardzo podstawowy charakter, jednakże wskazuje na duże zainteresowanie tą kwestią na długo przed przybraniem przez państwo nowożytnych ram. Drugi etap, który sięga przełomu XIX i XX wieku, kiedy to zagadnienia dotyczące państwowości poddawane były głębszej analizie - jego głównym przedstawicielem był wspominany powyżej G. Jellinek, prezentujący trójelementową definicją państwa. Z kolei trzeci z nich sięgał lat 30. XX w. Wtedy to po raz pierwszy zdecydowano się na podjęcie próby wypracowania definicji państwa na płaszczyźnie prawa międzynarodowego publicznego[47]. Wskazuje się, że definicja państwa ma obecnie charakter normatywny, a w związku z tym, jego pojęcie zostało określone przez normę prawa międzynarodowego, pomimo tego, iż powszechne umowy międzynarodowe, jak np. KNZ, używają go, jednak nie precyzują jego treści[48].

Pomimo tego, że pojęcie państwa pojawiało się stosunkowo dość często w publikacjach naukowych przedstawicieli doktryny prawa międzynarodowego, to jednak problemem był przede wszystkim brak jego normatywnej definicji. Powodowało to szerokie i nie zawsze prawidłowe posługiwanie się tym terminem. Jedyną do tej pory pozytywnie zakończoną próbą traktatowego zdefiniowania państwa była regionalna, międzyamerykańska Konwencja o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r. Przyjęto ją w Montevideo, stolicy Urugwaju. Art. 1 Konwencji wskazuje, że „Państwo jako osoba prawa międzynarodowego powinno posiadać następujące atrybuty: a) stałą ludność b) określone terytorium, c) rząd d) zdolność do utrzymywania stosunków z innymi państwami”[49]. Pierwsze trzy wymienione powyżej elementy nie wzbudzają kontrowersji[50]. Oczywistym jest, że

[45] J. Makowski, *Zasady prawa międzynarodowego*, Warszawa 1915, s. 42.
[46] L. Antonowicz, *Pojęcie państwa…*, s. 125.
[47] A. Tomczyk, *Czy quasi-państwo to też państwo? Refleksja nad analizą pojęciową wybranych aspektów istnienia państwa i quasi-państwa,* „Politeja: Pismo Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego” 2017, nr 48, s. 123-124.
[48] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 162-163.
[49] *Ibidem*, s. 356.
[50] E. Dynia, *Uznanie państwa…,* s. 25.

państwo nie może funkcjonować bez terytorium, na które składa się określony obszar lądowy, morski, wnętrze ziemi, a także przestrzeń powietrzna. Co ważne, dla powstania państwa niezbędne nie jest posiadanie uregulowanych i w pełni precyzyjnych kwestii granicznych. Kolejnym atrybutem państwa będzie stale zamieszkująca w nim ludność. Zakres personalny władzy państwowej będzie odnosić się do obywateli konkretnego państwa. Trzecim elementem państwa będą organy władzy państwowej. Istotnym jest, że przesłanką państwowości nie będzie samo posiadanie organów, a przede wszystkim możliwość sprawowania przez nie efektywnej władzy nad terytorium oraz znajdującą się na nim ludnością. Podkreśla się, że ten wymóg musi być spełniony na etapie powstania państwa, jednakże późniejsza okresowa utrata efektywnej władzy nad konkretnym terytorium nie powoduje utraty wspominanej państwowości[51]. Ostatni, czwarty element, czyli zdolność do utrzymywania stosunków z innymi państwami, nie będzie zaś przesłanką podmiotowości międzynarodowej, a jej konsekwencją[52].

W art. 3 i 6 Konwencji z Montevideo potwierdzono także zasadę, mówiącą o tym, że uznanie państwa nie tworzy nowego podmiotu prawa międzynarodowego publicznego z uwagi na okoliczności, że jest to fakt niezależny od tego, jakie stanowiska w tym zakresie będą przyjmować państwa uznające ten stan rzeczy[53]. Jednak w doktrynie pojawiały się także głosy odmienne. H. Lauterpacht uważał, że dodatkowym kryterium państwowości mogłoby być wspominane już uznanie międzynarodowe. Wskazywał on na zmiany, które zaszły w zakresie rozumienia pojęcia państwa od 1933 r. Argumentując swoje poglądy, przywoływał m.in. problematykę minimalnych międzynarodowych standardów prawnych, odnoszących się np. do przestrzegania praw człowieka, mogących decydować o uznaniu państwa. Również J. Crawford polemizował z definicją zawartą w Konwencji z Montevideo. Jego zdaniem można ją odbierać jako pewną podstawę do dalszych badań. Nie negował on samych elementów definicji, jedynie zarzucał jej brak dostatecznej precyzyjności i niekompletność,

[51] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…*, s. 88-89.

[52] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014, s. 171.

[53] Doktryna prawa międzynarodowego wyróżnia dwie teorie uznania państwa. Pierwsza, nazywana teorią konstytutywną, uznaje, że istnienie państwa uzależnione jest od jego uznania przez społeczność międzynarodową. Zgodnie z nią tylko w takim przypadku państwo może zostać podmiotem prawa międzynarodowego. Druga, teoria deklaratywna, państwo staje się podmiotem w momencie powstania, a samo uznanie przez innego podmioty prawa międzynarodowego jedynie potwierdza ten fakt, normalizując jednocześnie jego pozycję na arenie międzynarodowej. Obecna praktyka państw wskazuje na prymat teorii deklaratywnej. Zob. J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia Prawa. IV Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2014, s. 543.

a taki punkt widzenia wydaje się obecnie być coraz bardziej powszechny[54]. Z kolei I. Brownlie zwracał uwagę na fakt, że oprócz wymienionych już elementów, do koniecznych kryteriów należy również zaliczyć takie czynniki, jak np.: suwerenność, właściwy poziom cywilizacji, trwałość, a także opowiedzenie się co do przestrzegania prawa międzynarodowego. Inni przedstawiciele doktryny, jak np. J. Crawford, wskazywali również na dodatkowy element, jakim miała być legalność[55].

Należy pamiętać, że definicja państwa, która została zawarta w Konwencji o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r., pomimo jej regionalnego charakteru, zyskała znaczną, powszechną aprobatę w stosunkach międzynarodowych oraz stała się stosowaną ogólnie normą prawa zwyczajowego, a z racji tego, bezdyskusyjnie przyjmowaną obecnie regułą państwowości w prawie międzynarodowym. Co ważne, w doktrynie prawa międzynarodowego panuje konsensus, że w ramach pojęcia państwa rozumie się strukturę władzy politycznej, sprawującą samodzielne rządy na określonym terytorium i wobec grupy stałej ludności. Brak któregokolwiek z powyższych elementów powoduje, że nie będziemy mieć do czynienia z państwem. Polsko-niemiecki Mieszany Trybunał Arbitrażowy w sprawie *Deutsche Continental-Gesellschaft przeciwko państwu polskiemu* w 1929 r. stwierdził, że „Państwo może istnieć tylko wtedy, gdy posiada pewne terytorium, społeczność ludzką żyjącą na tym terytorium i niezależny rząd wykonujący władzę nad społecznością. Te wymogi uznawane są za niezbędne i niemożliwe jest wyobrażenie sobie państwa bez któregokolwiek z nich”[56]. Takie podejście w rozumieniu państwa potwierdziła także Komisja Arbitrażowa Konferencji Europejskiej ds. Jugosławii w Opinii nr 1 z 29 listopada 1991 r.[57], wskazując, że państwo określane jest mianem społeczności, na którą składa się ludność, zamieszkująca na określonym terytorium i podlegająca zorganizowanej władzy politycznej, a także, że cechą państwa jest suwerenność[58].

W późniejszych latach próbę zdefiniowania pojęcia państwa podjęła także Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ. Jej prace były kolejnym etapem dyskusji w tym przedmiocie. Wcześniej odbywała się ona na różnych płaszczyznach – począwszy od organów głównych ONZ po pomocnicze, zwłaszcza w odniesieniu do wniosków dotyczących

[54] D. Wong, *Sovereignty sunk? The position of ‘sinking states’ at international law*, “Melbourne Journal of International Law” 2013, vol. 14, s. 353-354.
[55] K. Czubocha, *Pojęcie państwa i procesy państwowotwórcze we współczesnym prawie międzynarodowym*, Toruń 2012, s. 79.
[56] Orzeczenie z 1.08.1929, ILR 1929, vol. 5, s. 11. Zob. też J. Symonides, *Terytorium państwowe w świetle zasady efektywności*, Toruń 1971, s. 39.
[57] Arbitration Commission E.C. Conference on Yugoslavia, Opinion no. 1. ILR 1991, vol. 92, s. 165 i nast. Tekst polski [w:] B. Wierzbicki (red.), *Prawo międzynarodowe. Materiały do studiów*, Białystok 2000, s. 304.
[58] E. Dynia, *Uznanie państwa*…, s. 26.

członkostwa w tej organizacji międzynarodowej. Oparte one były na art. 4 ust. 1 KNZ, stanowiącym, że: „Do Organizacji Narodów Zjednoczonych mogą być przyjęte wszystkie inne państwa miłujące pokój, które przyjmą zobowiązania zawarte w niniejszej Karcie i, zdaniem Organizacji, zdolne są i pragną zobowiązania te wykonywać”[59]. W trakcie trwających dyskusji w Komisji Prawa Międzynarodowego poszczególne państwa odrzuciły propozycję dodania do uznanej powszechnie definicji państwa czwartego elementu, którym - zgodnie z Konwencją z Montevideo - była zdolność utrzymywania stosunków z innymi państwami. Temu rozwiązaniu szczególnie sprzeciwiały się państwa Ameryki Południowej i Środkowej. W krajach tych często dochodziło do przewrotów i rewolucji, a efektem tego było powstawanie rządów niezdolnych do utrzymywania stosunków z innymi państwami. Biorąc pod uwagę powyższe, Komisja stwierdziła, że przytaczane trzy elementy, z tzw. „triady Jellinka” są wystarczające i konieczne dla określenia państwa[60].

Pomimo wysokich oczekiwań w stosunku do prac Komisji, nie udało się jej wypracować jednego uniwersalnego pojęcia, które odpowiadałoby na pytanie, czym tak naprawdę jest państwo i jakie kryteria powinno ono spełniać. Podkreślono jedynie, że zdefiniowanie państwa jest zadaniem wyjątkowo trudnym, jednak wykonalnym, a praktyka międzynarodowa przyjęła daną koncepcję państwa[61]. Co ważne, rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 6 grudnia 1949 r. wskazywała, że państwa tworzą społeczność, rządzoną przez prawo międzynarodowe, pomimo tego nie definiowała ona państwa i nie wskazywała na trzy powyższe kryteria[62].

W dziedzinie prawa międzynarodowego istnieje tendencja do ujednolicania definicji państwa. Przyczynia się do tego m.in. działalność kodyfikacyjna ONZ. Istotnym w tym względzie jest Komentarz Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ, który dotyczy pojęcia „państwo”, w projekcie prawa traktatów. Według Komisji sam termin ma identyczne znaczenie, jak w KNZ, Konwencjach genewskich o prawie morza, Statucie Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, czy Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych, a więc oznacza przede wszystkim państwo w sensie prawa międzynarodowego[63].

Aktualnie państwo z perspektywy prawa międzynarodowego definiowane jest również jako suwerenna jednostka terytorialna. Ma to wskazywać na terytorialną podstawę, a także

[59] Zob. art. 4 KNZ, [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 7.
[60] A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1964, s. 63.
[61] L. Antonowicz, *Państwa i terytoria…*, s. 17.
[62] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe…* s. 108.
[63] L. Antonowicz, *Rzecz o państwach…*, s. 12.

charakter polityczny państwa. Zdaniem L. Antonowicza: „Z punktu widzenia prawa międzynarodowego każde państwo jest jednostką geopolityczną, ale nie każda jednostka geopolityczna jest państwem. Cechą wyróżniającą i nieodłączną każdego państwa jest suwerenność, natomiast niesuwerenna jednostka geopolityczna państwem nie jest”[64]. Wspomniana suwerenność musi przejawiać się w stosunkach zewnętrznych, jak i wewnętrznych[65]. Definiuje się ją jako niezależność władzy państwowej od jakiejkolwiek innej władzy, przy czym państwa nie uznają nad sobą wyższej władzy, jak np. „rząd światowy”[66]. Warto podkreślić, że istnienie suwerenności jest zarazem formalnym kryterium państwowości prawnomiędzynarodowej[67]. Traktowanie suwerenności jako charakterystycznej i nieodłącznej cechy państwa nie przesądza o tym, czy faktycznie każda suwerenna jednostka geopolityczna będzie państwem w rozumieniu prawa międzynarodowego. Niekiedy bowiem pojawiają się dylematy związane z oceną stanów zasadniczo sprzecznych z normami międzynarodowymi. W prawie międzynarodowym teoretycznie stosuje się obowiązywanie dwóch sprzecznych ze sobą zasad: *ex iniuria ius oritur*[68] i *ex factiis ius oritur*[69]. Nadanie priorytetu drugiej zasadzie niosłoby za sobą przekreślenie roli prawa międzynarodowego, jako swoistego regulatora postępowania w stosunkach między państwami. Z drugiej strony zbyt rygorystyczne odczytywanie pierwszej zasady mogłoby spowodować przekształcenie prawa międzynarodowego w idealny system norm, jednak pozbawionych korelacji z życiem międzynarodowym. Z racji tego, przyznając tej zasadzie pierwszeństwo, należy również zgodzić się z potrzebą legalizacji stanów, będących pierwotnie bezprawnymi. Negowanie tezy mówiącej o tym, że każde efektywne państwo jest zarazem państwem legalnym, wymagałoby wprowadzenia do definicji państwa dodatkowego elementu. Należy zatem stwierdzić, że państwem będzie każda suwerenna jednostka geopolityczna, która jest zgodna z prawem międzynarodowym[70].

Debata nad kształtem aktualnej, uniwersalnej definicji państwa powinna być przedmiotem szerszej dyskusji, zwłaszcza na poziomie organizacji międzynarodowych. ONZ powinna odegrać w tym zakresie szczególną rolę, a wcześniejsze nieudane próby definiowania państwa przez Komisję Prawa Międzynarodowego ONZ mogą stanowić istotną

[64] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…,* s. 14.
[65] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 109.
[66] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 115.
[67] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1985, s. 125.
[68] Łac. Prawo nie rodzi się z bezprawia.
[69] Prawo musi w pewnych sytuacjach akceptować utrwalone stany faktyczne, choćby były one wynikiem bezprawia
[70] L. Antonowicz, *Pojęcie państwa…*, s. 154.

podstawą do wyciągnięcia konkretnych wniosków. Pojęcie państwa, które w XXI w. w oparciu o nie mogłoby się wykształtować, powinno mieć charakter w pełni normatywny, a zarazem nie budzić większych kontrowersji. Różnice w doktrynie występowały, co więcej, zapewne będą występować także i w przyszłości. Dzięki temu prawo międzynarodowe stale się rozwija. Jednak nie powinny dotyczyć one tak kluczowych pojęć.

1.2.2. Terytorium jako element państwa

Terytorium jest niewątpliwie jednym z podstawowych elementów państwa, bez którego trudno byłoby sobie wyobrazić jego istnienie. Państwo ma nad nim wyłączną władzę najwyższą – w aspekcie wykonawczym, ustawodawczym, jak i również sądowniczym. Co za tym idzie, istnieje zakaz sprawowania tego typu władzy na terytorium innego państwa – obecnie jest to już przyjęta reguła porządku światowego. Prawo międzynarodowe publiczne wyraźnie zastrzega, że każde suwerenne państwo ma prawo decydować o losach swojego terytorium[71]. Zdaniem J. Symonidesa, pojęcie „terytorium" jest tak często używane i posiada tak wielkie znaczenie w prawie, a także stosunkach międzynarodowych, iż wydawać by się mogło, że jest jednoznacznie definiowane i rozumiane w nauce. Jednakże sytuacja jest nieco odmienna. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy należy przede wszystkim wymienić niejednoznaczność tego pojęcia, które można rozpatrywać na wielu płaszczyznach. Kolejnym problemem jest także rozbieżność co do postrzegania istoty prawnej terytorium[72].

Z perspektywy historycznej, w momencie, gdy kształtowały się początki państwowości, pojęcie „terytorium" nie miało znaczenia formalnego. Warto podkreślić, że w tamtym czasie granice nie były nawet jasno wyznaczone. Pierwsze zmiany w zakresie postrzegania tematyki terytorium nastąpiły dopiero w XIV w. Wtedy to pojęcie *civitas* zaczęto łączyć z obszarami, które bardzo często były odgrodzone murami – pisał o tym m.in. w 1283 r. Aegidius Colonna Romanus. W miarę upływu czasu terytorium stało się integralnym elementem traktatów o pokoju i nieagresji, gdzie było ono wyszczególniane. Dopiero jednak przełom XVIII/XIX w. przyniósł zmianę w jego postrzeganiu. Wtedy powszechnie uznano, że terytorium, które posiada granice, jest koniecznym, a zarazem podstawowym warunkiem państwowości[73].

---

[71] P. K. Menon, *The Acquisition of Territory in International Law: A Traditional Perspective*, "The Korean Journal of International and Comparative Law" 1994, nr 125, s. 125.
[72] J. Symonides, *Znaczenie i istota prawna terytorium państwowego*, „Ruch Prawniczy" 1970, nr 1, s. 1.
[73] M. Muszyński, *Państwo w prawie międzynarodowym. Istota, rodzaje i atrybuty*, Bielsko-Biała 2012, s. 32.

Pojęciem „terytorium" można posługiwać się w różnych znaczeniach. W najbardziej ogólnym sensie oznacza ono przestrzeń, w której funkcjonują ludzie. W toku rozwoju historycznego obszary te stale się poszerzały, co powodowało i nadal powoduje wiele problemów prawnych. Pierwszym znacznym rozszerzeniem sfery działalności określonych grup państw, a także systemów cywilizacyjnych były odkrycia geograficzne (głównie państw europejskich). Wiele państw postępowało w taki sposób, jak gdyby rozszerzały swoją działalność na obszary, które nie byłyby zamieszkałe, a zarazem nie byłyby w niczyim władaniu, pomimo tego, że miejscowa ludność na niektórych takich obszarach miała dość wysoką organizację społeczną. Kluczowy wpływ na rozszerzenie obszarów działalności ludzkiej wywarł postęp techniczny. Człowiek w pierwszej kolejności zdobywał lądy i morza, następnie coraz szersze oraz bardziej niedostępne obszary lądowe (m.in. przestrzenie podbiegunowe), a także morza i oceany - nawet te najbardziej odległe od głównych centrów cywilizacji. Rozwój żeglugi lotniczej, który nastąpił na początku XX w., spowodował również, że przestrzeń powietrzna stała się jedną ze sfer działalności ludzkiej. Z kolei w drugiej połowie XX w. taką sferą stała się także przestrzeń kosmiczna z najbliższymi ciałami niebieskimi oraz głębiny morskie z dnem morskim i jego podziemiem[74].

Według Uniwersalnego Słownika Języka Polskiego terytorium jest to „obszar ziemi o określonych granicach, wyodrębniony ze względu na jakieś cechy charakterystyczne". Słownik rozróżnia również pojęcie terytorium państwowego. Jest nim „obszar podległy suwerennej władzy, obejmujący określony ląd z wodami śródlądowymi, morze przybrzeżne oraz przestrzeń powietrzną położoną nad lądem i morzem przybrzeżnym, a także podziemie znajdujące się pod nim"[75].

Zgodnie z prawem międzynarodowym, terytorium państwa stanowi część powierzchni Ziemi, znajdującą się pod jego suwerennym zwierzchnictwem. Zarazem jest ono jednym z trzech wspominanych elementów składowych państwa, odgrywających najistotniejszą rolę, gdyż wszystkie pozostałe elementy państwowości odnoszą się albo do terytorium państwowego, albo są jego pochodną[76]. Zdaniem P. Łaskiego terytorium to określony wycinek powierzchni ziemi, w obszarze którego działają państwa lub względnie twory niebędące państwami, mające za to określony status w stosunkach międzynarodowych - m.in. terytoria niesamodzielne, międzynarodowe lub względnie niczyje. Najistotniejszą częścią terytorium państwa będzie terytorium lądowe, włączając w to znajdujące się pod nim wnętrze

[74] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 167.
[75] S. Dubisz, *Uniwersalny słownik języka polskiego*, Warszawa 2003, s. 807.
[76] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia Prawa…,* s. 501.

ziemi, utożsamiane z całością ich obszaru i obejmujące także wody śródlądowe (tj. jeziora, kanały, rzeki), a w przypadku państw nadbrzeżnych (kontynentalnych) oraz wyspiarskich (niestanowiących w znaczeniu geograficznym określonego ciągu wysp) – obejmuje oprócz lądu i jego podziemia oraz wód śródlądowych, również obszar ich morskich wód przybrzeżnych, także z ich dnem oraz podziemiem. W odniesieniu zaś do państw archipelagowych – zespół wysp, które ustosunkowane są równoleżnikowo lub południkowo, łącznie z ich wnętrzem, a także wodami między wyspami danego państwa z ich dnem oraz podziemiem, nazywane wodami archipelagowymi i pozostające ze sobą w związku, który tworzy jedną całość geograficzną, polityczną i ekonomiczną lub które historycznie było i jest wciąż za taką uważane. Nie należy także zapominać o przestrzeni powietrznej nad wymienionymi obszarami państw[77].

Terytorium państwowe obejmuje więc terytorium lądowe, wliczając w to wnętrze ziemi w kierunku do środka ziemi pod tym terytorium lądowym, jak również i morskim, ale także wchodzące w jego skład morskie wody wewnętrzne, wody archipelagowe delimitowane przez państwo (w przypadku państwa wyspiarskiego), jak również wody przybrzeżne, nazywane morzem terytorialnym. Z kolei terytorium powietrzne, rozciągające się horyzontalnie nad terytorium danego państwa, znajduje się również nad morzem terytorialnym oraz wodami wewnętrznymi. Warto podkreślić, że górna granica terytorium powietrznego na ten moment nie została jeszcze ściśle oznaczona. Kwestia ta jest o tyle problematyczna, ze względu na fakt, że nad przestrzenią powietrzną znajduje się bezpośrednio przestrzeń kosmiczna. Zgodnie z prawem międzynarodowym nie podlega ona zwierzchnictwu żadnego państwa. Jedna z koncepcji określa wysokość przestrzeni powietrznej na 80-100 km, nazywając ją przy tym „słupem powietrza". Co ważne, na terytorium powietrznym państwa zostały wprowadzone przez prawo międzynarodowe pewne uprawnienia dla państw trzecich, podyktowane interesami żeglugi powietrznej. Przykładowo należy do nich m.in. prawo przelotu cywilnych oraz wojskowych statków powietrznych[78].

Z prawnego punktu widzenia terytoria można podzielić na dwie podstawowe kategorie: te, które podlegają suwerennej władzy państwowej oraz te, niepodlegające takiej władzy. Warto wspomnieć jeszcze o trzeciej kategorii, mianowicie o terytoriach podlegających władzy wyłącznej, ale niemających charakteru suwerennego. Będą to obszary tzw. niesuwerennych organizacji terytorialnych. Niektóre z terytoriów podlegających

[77] P. Łaski, *Nabycie i utrata terytorium w świetle prawa międzynarodowego. Zarys problematyki*, Szczecin 2013, s. 16-17.
[78] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 152.

suwerennej władzy państwowej mogą posiadać szczególną sytuację prawną, która wynika z ograniczenia zwierzchnictwa terytorialnego państwa. Z kolei na pewnych obszarach, niepodlegających żadnej władzy suwerennej, określone państwo lub państwa mogą posiadać szczególne uprawnienia (m.in. w morskim pasie przyległym). Należy wreszcie podkreślić, że na niektórych terytoriach, niepodlegających władzy państwowej, władza ta może zostać rozciągnięta (są to tzw. *res nullius* lub *terra nullius),* w trakcie, gdy na innych terytoriach władza suwerenna państwa nie może zostać rozciągnięta (należą do nich np. morze pełne, a także przestrzeń kosmiczna)[79].

Doktryna rozróżnia także inne klasyfikacje terytoriów, które nie podlegają suwerenności państwowej. L. Antonowicz wyszczególnia: terytoria zależne, będące terytoriami zamieszkałymi, niewchodzącymi w skład żadnego państwa i nieposiadającymi najwyższego z perspektywy prawa międzynarodowego atrybutu państwa - suwerenności, z kolei muszą one posiadać odrębność terytorialną, a także zależność polityczno-ustrojową; terytoria niczyje – mogą one być przedmiotem zawłaszczenia przez państwa oraz terytoria międzynarodowe – mogą być przedmiotem korzystania przez państwa, ale tylko w określonych celach, ujętych zazwyczaj w umowach i zwyczajach międzynarodowych[80]. W praktyce trudno jest wypracować klasyfikację obszarów, które położone są poza terytoriami państwowymi. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest ich zróżnicowanie, zwłaszcza pod względem statusu prawnego. Wśród obszarów, które nie podlegają suwerenności państwowej, należy wymienić: morze pełne, przestrzeń kosmiczną, dno mórz i oceanów poza granicami jurysdykcji państwowej oraz Antarktykę. Aktualnie trudno jest przytoczyć przykład tzw. ziemi niczyjej (*terra nullius).* Może być ona przedmiotem zawłaszczenia przez państwo. Hipotetycznie takie obszary mogą powstać w dwóch przypadkach: wyłonienia się nowej wyspy na morzu pełnym w trakcie procesów wulkanicznych lub porzucenia terytorium przez dane państwo[81].

W trakcie rozwoju, przede wszystkim żeglugi powietrznej, w nawiązaniu do terytorium państwowego problematycznym stało się poszukiwanie odpowiedzi na pytanie odnoszące się do tego, gdzie tak naprawdę kończy się przestrzeń powietrzna, a więc dokąd sięga suwerenność państwowa nad jego terytorium. Podstawowe rozgraniczenie zakresu przestrzeni powietrznej - w poziomie - nie dostarcza istotniejszych trudności i jest

[79] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 167-168.
[80] L. Antonowicz, *Państwa i terytoria…*, s. 163.
[81] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 232-234.

stosunkowo łatwe do wyjaśnienia[82]. Problemem jest za to określenie granicy suwerenności państwowej, odnoszącej się do płaszczyzny pionowej. Zdaniem J. Symonidesa „teoretycznie problem można rozwiązać dwojako: bądź stwierdzając, że władza państwowa rozciąga się *ad infinitum* – w nieskończoność, bądź wskazując jakąś granicę, poza którą władza nie sięga. Obydwa stanowiska zostały zaprezentowane w doktrynie, choć zwolenników pierwszego było stosunkowo niewielu"[83]. Jednak z czasem stało się jasne, iż zasada *usque ad coelum,* która przewiduje suwerenność państwa nad przestrzenią powietrzną, znajdującą się nad jego terytorium, nie będzie miała racji bytu w odniesieniu do eksploracji przestrzeni kosmicznej. Wyrażenie zgody poszczególnych państw na przeloty satelitów oraz innych urządzeń na orbicie, będących ponad sto mil nad powierzchnią Ziemi, byłoby wyjątkowo trudne i z racji tego w praktyce państwa milcząco aprobują tego typu przeloty od 1957 r. – czyli od momentu wystrzelenia pierwszego satelity przez ZSRR. Wynika z tego, że suwerenność państw nad przestrzenią powietrzną jest ograniczona do pewnej wysokości, na której dochodzi do zetknięcia się tej przestrzeni z kosmosem[84].

Na podstawie Deklaracji o zasadach prawnych działalności państwa w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej z 13 grudnia 1963 r., przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne NZ, jednomyślnie stwierdzono, iż przestrzeń kosmiczna nie może podlegać suwerenności państwowej ani też zawłaszczeniu, a w związku z tym, że występuje logiczna granica pomiędzy suwerennością państwa w przestrzeni powietrznej a przestrzenią kosmiczną, która tej suwerenności podlegać już nie będzie. Pomimo tego wspólnota międzynarodowa w dalszym ciągu nie ustaliła wysokości, na jakiej znajduje się ww. granica. Co ważne, aktualnie żadna z konwencji międzynarodowych nie uszczegóławia tej kwestii. Z racji tego w doktrynie pojawiały się dotychczas propozycje pewnych regulacji w tym zakresie. Jedna z nich nawiązywała do postulatu zakreślenia górnej granicy przestrzeni powietrznej w punkcie, gdzie swój koniec ma przestrzeń wypełniona powietrzem, nazywana stratosferą, czyli ok. 40 km n.p.m. Z kolei inne propozycje zakładały, by za taką granicę uznać miejsce, gdzie kończy się oddziaływanie ziemskiej grawitacji lub pułap aeronautyczny, czyli maksymalną wysokość, na której mogą odbywać są loty statkiem powietrznym. W trakcie prac pojawił się również projekt tzw. pośredniego statusu prawnego. Miała go

[82] Jak zauważa J. Symonides boczną granicę przestrzeni powietrznej danego państwa wyznacza zasięg władzy państwowej nad terytorium lądowym i morskim. Konsekwencją tego jest fakt, że przestrzeń powietrzna nad morzem otwartym oraz nad lądem nie podlegającym niczyjej suwerenności jest wolna. Takim przykładem jest choćby Antarktyda. Zob. J. Symonides, *Terytorium państwowe w świetle zasady efektywności,* „Studia Iuridica" 1971, z. 1, s. 207.
[83] *Ibidem,* s. 210.
[84] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe,* Warszawa 2006, s. 310-311.

posiadać mezosfera, czyli warstwa atmosfery ziemskiej znajdująca na wysokości od ok. 50 do 80 km n.p.m. Zgodnie z tym projektem, na wysokości tej ustanowione miało zostać tzw. prawo nieszkodliwego przelotu dla statków kosmicznych, które mogłyby opuszczać atmosferę lub powracać na Ziemię. Z racji wielu nieudanych prób określenia górnej granicy suwerenności państwa nad jego terytorium w dalszym ciągu powinno się prowadzić obserwację w zakresie praktyki i zachowań państw w tym obszarze[85].

Zdaniem M. Żylicza „Milczące przyjęcie przez państwa, bez protestów, przelotów nad ich terytoriami sztucznych satelitów ziemi można traktować jako ustalenie się nowej zasady zwyczajowego prawa międzynarodowego, według której zwierzchnictwo państwa nie rozciąga się na wysokość umożliwiającą umieszczenie sztucznego satelity na świecie. Można by jednak także interpretować tę zgodę jedynie jako dopuszczenie do nieszkodliwego przelotu satelitów, nie przesądzające statusu przelatywanej przez nie przestrzeni, podobnie jak uznaje się prawo nieszkodliwego przepływu obcych statków morskich przez wody terytorialne (…). Trudno przewidzieć, czy i jakie ostatecznie ustalenia mogą być powszechnie przyjęte co do górnej granicy terytorium państwa. Nie można wykluczyć rozwiązań funkcjonalnych, abstrahujących od kategorii terytorialnych lub też fizycznych”[86].

Układ o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi z 27 stycznia 1967 r.[87], w art. 1-4 wyraźnie wskazuje, że przestrzeń kosmiczna z Księżycem oraz innymi ciałami niebieskimi pozostaje wolna dla badań, a także użytkowania przez wszystkie państwa i odbywa się to na zasadzie równości. Zatem nie jest możliwe zawłaszczenie tej przestrzeni w jakikolwiek sposób. Co więcej, strony traktatu opowiedziały się w tym kontekście za szeroką współpracą międzynarodową, która opiera się m.in. na badaniach i wspólnym użytkowaniu, zgodnie z aktualnie obowiązującymi normami prawa międzynarodowego[88]. Traktat podkreśla podstawową zasadę wykorzystywania przestrzeni kosmicznej w celach pokojowych, jednocześnie zakazuje państwom umieszczania w tej przestrzeni, na stacjach kosmicznych lub na ciałach niebieskich broni jądrowej oraz innej broni masowego rażenia. Przestrzeń ta nie

[85] A. Auleytner, *Terytorium powietrzne Polski* [w:] C. Mik, Ł. Kułaga (red.), *Polskie prawo stosunków międzynarodowych. Zagadnienia wybrane*, Toruń 2018, s. 246-249.
[86] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002, s. 38.
[87] Tekst Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł,* Warszawa 2022, s. 366-372; Dz.U. z 1968 r., nr 14, poz. 82.
[88] A. Anusz, *Status prawny przestrzeni kosmicznej a właściwe prawo własności przemysłowej na przykładzie prawa patentowego* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018, s. 240.

może być również traktowana, jako środowisko rywalizacji militarnej[89]. Należy dodać, że zgodnie z treścią Traktatu, badania i eksplorację kosmosu należy przeprowadzać w takim celu, by służyło to ludzkości, a także „dobru wszystkich państw"[90]. Traktat jednak nie precyzuje najważniejszej kwestii – granicy pomiędzy przestrzenią powietrzną i przestrzenią kosmiczną, co zdaniem wielu jest jego mankamentem[91].

Terytorium, które nie podlega suwerenności państwowej, jest także Antarktyka. Jak podkreśla A. Wyrozumska „Antarktyka to 14 mln km² najbardziej suchej pustyni w świecie, najbardziej niegościnny i najmniej znany ze wszystkich kontynentów; 98% jego powierzchni pokrywa lód, którego większość nigdy nie topi się tworząc warstwę grubości przeciętnie 2155 m.". Z racji potrzeby uregulowania jej statusu prawnego i politycznych granic tego obszaru, przedstawiciele początkowo jedynie 12 państw podpisali 1 grudnia 1959 r. Układ w sprawie Antarktyki[92], który w art. VI stanowi, że jest ona strefą zlokalizowaną na południe od 60 stopnia szerokości geograficznej, wliczając w to wszystkie pola lodowe[93]. Pomimo że umowa składa się tylko z 14 artykułów, jest to zasadniczy i najważniejszy dokument regulujący powyższą kwestię. Strony Układu wskazują na potrzebę pokojowego wykorzystania Antarktyki, a w związku z tym, umowa zakazuje tworzenia baz wojskowych oraz przeprowadzania manewrów wojskowych na tym obszarze i w jego okolicach. Zezwala ona jednak na wykorzystywanie personelu, a także sprzętu wojskowego w Antarktyce do wskazanych celów badawczych oraz wszelkich innych celów pokojowych, co jest jedynym odstępstwem w tym zakresie[94]. Należy podkreślić, iż w kwestiach badawczych przyznaje ona prawo swobodnego dostępu do baz i kooperację informacyjną, a fakt ten wykorzystuje m.in. Polska[95]. Warto również zauważyć, że aktualnie kilka państw (w tym np. Wielka Brytania, Australia, Nowa Zelandia, czy Francja) wysuwa roszczenia terytorialne dotyczące Antarktyki,

[89] R. Lubas, *Przestrzeń kosmiczna – cywilna, czy wojskowa?* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018, s. 148-149.
[90] S. Grochalski, P. Szewczyk, *Bezpieczna przestrzeń kosmiczna eliminująca potencjalny problem globalny. Wymiar prawnomiędzynarodowy* [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019, s. 211.
[91] R. Bielawski, R. Zajkowski, *Militarne wykorzystanie przestrzeni kosmicznej*, „Zeszyty Naukowe AON" 2019, nr 2 (99), s. 63.
[92] Układ w sprawie Antarktyki z 1 grudnia 1959 r. [w:] P. Dudzik, J. Juchniewicz, J. Krawczyk-Grzesiowska, K. J. Marciniak, A. Misztal, B. Sierzputowski, R. Bialik, A. Kidawa (red.), *Układ Antarktyczny. Wybór dokumentów z wprowadzeniem*, Warszawa 2017, s. 64.
[93] A. Wyrozumska, *Ewolucja statusu prawnego Antarktyki a państwa trzecie*, Łódź 1995, s. 9.
[94] K. J. Marciniak, *System Układu Antarktycznego: uwagi z perspektywy prawa międzynarodowego* [w:] P. Dudzik, J. Juchniewicz, J. Krawczyk-Grzesiowska, K. J. Marciniak, A. Misztal, B. Sierzputowski, R. Bialik, A. Kidawa (red.), *Układ Antarktyczny wybór dokumentów z wprowadzeniem*, Warszawa 2017, s. 37
[95] Zob. A. Świątecki, D. Górniak, M. Zdanowski, J. Grzesiak, T. Mieczan, *Polityczne i prawne aspekty prowadzenia badań naukowych w rejonach polarnych*, „Studia Prawnoustrojowe" 2019, nr 43, s. 340.

jednakże obecnie kwestia ta została „zamrożona", a w związku z tym strony Układu podjęły decyzję o uznaniu *statusu quo,* który miał miejsce w momencie jego zawarcia[96].

Również otwarte morze jest określane w doktrynie jako terytorium niepodlegające suwerenności państwowej. W stosunku do niego nie istnieje domniemanie wyłącznej kompetencji jakiegokolwiek państwa. Opierając się na zasadzie równości państw, należy stwierdzić, iż prawa wszystkich państw, dotyczące otwartego morza, są równe. Zatem w przeciwieństwie do wód wewnętrznych oraz morza terytorialnego, które podlegają suwerenności, dającej domniemanie ogółu praw na rzecz państwa, zaliczanego do podmiotu suwerenności, również i do morza otwartego obowiązuje domniemanie równości praw państw[97]. Morzem terytorialnym określa się zaś pas wód morskich, które stanowią część terytorium państwa nadbrzeżnego, położonego z jednej strony pomiędzy morzem pełnym, a z drugiej strony wybrzeżem, względnie wodami wewnętrznymi[98]. Po raz pierwszy zasada wolności mórz została zdefiniowana w Konwencji w sprawie mórz pełnych z 29 kwietnia 1958 r. Zalicza się ją do „ustalonych zasad prawa międzynarodowego"[99]. Zgodnie z art. 1 „termin morza pełne" odnosi się do wszystkich części mórz, które nie należą do morza terytorialnego ani do państwowych wód wewnętrznych[100]. Aktualnie kwestie te reguluje Konwencja o prawie morza z 10 grudnia 1982 r.[101], która w art. 87 ust. 1 wskazuje, że „Morze pełne jest otwarte dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych (…). Wolność ta obejmuje między innymi, zarówno dla państw nadbrzeżnych, jak i śródlądowych: a) wolność żeglugi, b) wolność przelotu, c) wolność układania podmorskich kabli i rurociągów, z zastrzeżeniem części VI, d) wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe, z zastrzeżeniem części VI, e) wolność łowienia, z zastrzeżeniem warunków określonych w rozdziale 2, f) wolność badań naukowych z zastrzeżeniem postanowień części VI i XIII"[102]. Początkowo Konwencja ta została podpisana przez 159 państw. Jest ona uważana za rozwiązanie unikalne z racji „odrzucenia zazdrosnej suwerenności" w stosunkach pomiędzy państwami. Dokument nawiązuje do współpracy i włączenia w jej ramy wszystkich państw. Prowadzi także do uznania faktu, że oceany stanowią pewną całość, zaś autentyczny monitoring oraz utworzenie jego

[96] A. Wyrozumska, *Ewolucja statusu…*, s. 49-50.
[97] L. Ehrlich, *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961, s. 139.
[98] W. Góralczyk, *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacja*, Warszawa 1964, s. 15.
[99] R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 320.
[100] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 1992, s. 319-328; Dz. U. z 1963 r., nr 33, poz. 187.
[101] Zob. [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, Lublin 2003, s. 303-528.
[102] *Ibidem*, s. 343.

infrastruktury może być tylko urzeczywistnione, prowadzone i finansowane wspólnie przez wszystkie państwa[103]. Zgodnie z prawem międzynarodowym publicznym, morza otwartego nie można zagarnąć ani dokonać jego podboju. Nie podlega ono także suwerenności żadnego podmiotu prawa międzynarodowego. Jednakże wszystkie państwa mają w odniesieniu do niego konkretne prawa oraz obowiązki, opierające się na zasadzie dobrej wiary[104].

Znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwa dna mórz i oceanów, zgodnie z art. 136 Konwencji o prawie morza, są „wspólnym dziedzictwem ludzkości"[105]. Z kolei art. 137 ust.1 Konwencji o prawie morza stwierdza, że „Żadne państwo nie może zgłaszać roszczeń ani wykonywać suwerenności lub suwerennych praw nad jakąkolwiek częścią Obszaru lub jego zasobów ani też żadne państwo lub osoba fizyczna albo prawna nie może zawłaszczyć jakiejkolwiek jego części. Nie uznaje się takiego roszczenia lub wykonywania suwerenności lub suwerennych praw ani takiego zawłaszczenia"[106]. Na mocy art. 156 Konwencji o prawie morza utworzona została Międzynarodowa Organizacja Dna Morskiego, „za pośrednictwem której Państwa-Strony (…) organizują i kontrolują działalność w Obszarze, w szczególności w celu zarządzania zasobami Obszaru"[107].

Z perspektywy państwa i jego sąsiadów stanem pożądanym jest precyzyjne wytyczenie granic terytorium państwowego. Należy jednak podkreślić, że brak wytyczonych konkretnych granic nie jest przesłanką, poddającą pod wątpliwość suwerenność danego państwa. Dotychczasowa praktyka wskazuje na liczne tego typu przypadki. Przykładowo stwierdził to Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w 1924 r. w sprawie dotyczącej klasztoru Saint Naum[108]. Jego zdaniem Albania, pomimo braku precyzyjnie wytyczonych granic państwowych, spełniała przesłanki w pełni suwerennego i niepodległego państwa, gdyż sprawowała nad swoim terytorium efektywną kontrolę. Odnosząc się do powyższej tematyki, należy również przytoczyć przykład Izraela i jego akcesji do ONZ. Stało się w sytuacji, gdy nie zostały jeszcze jasno wytyczone granice tego państwa. Co ważne, po I wojnie światowej, znaczna większość krajów uznana została jeszcze przed traktatowym rozwiązaniem dotyczącym kwestii granic. Identycznie jakiekolwiek roszczenia terytorialne lub zmiany w tym obszarze nie są podstawą do zmiany statusu danego państwa, o czym

[103] L. Łukaszuk, *Aktualne problemy prawa morza*, Warszawa 1991, s. 5-6.
[104] L. Ehrlich, *Prawo obszarów morskich i podmorskich*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny" 1959, z. 4, s. 20.
[105] *Ibidem*, s. 359.
[106] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…,* Lublin 2003, s. 359.
[107] *Ibidem*, s. 372.
[108] Monastery of Saint-Naoum, Advisory Opinion, 1924 P.C.I.J. (ser. B) No. 9 (Sept. 4).

świadczy przykład Estonii, Litwy i Łotwy, które w 1919 r., pomimo roszczeń wysuwanych w stosunku do nich, były już państwami[109].

Początkowo w doktrynie podnoszono kwestię powierzchni państwa, a także jego samowystarczalności. Dziś prawo międzynarodowe publiczne pod pojęciem „państwa" rozumie także podmioty o małej powierzchni, jednak jeśli wspomniane terytorium jest wyjątkowo małe, jak ma to miejsce w przypadku Andory, San Marino, czy Palau, w stosunku do takich podmiotów używa się określenia „mikropaństw" lub „minipaństw". Należy również podkreślić, że istnieją przypadki „rozczłonkowania" terytorium, a zatem nie musi ono stanowić jednolitej całości. Znane są zarówno historyczne, jak i współczesne przypadki enklaw oraz półenklaw (z dostępem do morza lub oceanu), gdzie jeden z elementów terytorium jest oddzielony od jego głównego trzonu. Taka sytuacja była m.in. jednym z elementów sporu pomiędzy Polską a Niemcami przed II wojną światową. Dotyczyła ona budowy eksterytorialnej autostrady do Prus Wschodnich z wykorzystaniem terytorium Polski. Z kolei północna część naszego kraju graniczy z obwodem królewieckim, mającym dostęp do Morza Bałtyckiego. Stanowi on rosyjską półenklawę, która położona jest w Europie Środkowej, a od macierzystej części Federacji Rosyjskiej oddziela ją Białoruś oraz Litwa. Historia dostarcza wielu przypadków, kiedy na tym tle dochodziło do sporów, dotyczących dostępu do enklaw lub półenklaw[110]. Po 2022 r. uwidocznił się również konflikt pomiędzy Federacją Rosyjską a Litwą, dotyczący transportu towarów przez Litwę do obwodu królewieckiego, a właściwie jego ograniczeniu, które wynikało z sankcji nałożonych na Rosję po dokonaniu agresji na Ukrainę. Spory terytorialne są elementem charakterystycznym dla każdych czasów. Odnotowywano je w przeszłości, jak i w obecnych nam czasach. Aktualnie, nawet w Europie, mają miejsce spory dotyczące przebiegu granic – największa ich liczba dotyczy państw, które powstały po rozpadzie Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii. Przykładem może być trwający już od lat spór Republiki Chorwacji z Republiką Słowenii o Zatokę Pirańską oraz granicę na rzece Dragonja; spór Republiki Chorwacji i Bośni i Hercegowiny o wyspy Mali oraz Veliki Školj, a także wyspę Klek; czy spór Republiki Serbii i Bośni i Hercegowiny o eksklawę Sastavci (Međurječje) oraz rzekę Lim[111].

Władza, którą państwa posiadają w obrębie swojego terytorium oraz ponad nim określa się mianem tzw. zwierzchnictwa terytorialnego, które jest formą sprawowania

[109] K. Czubocha, *Pojęcie państwa…,* s. 43.
[110] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 186.
[111] E. Bujwid-Kurek, *Sukcesja pojugosłowiańska – kwestie granic*, „Politeja" 2019, nr 1(58), s. 91-92.

suwerenności w ich granicach[112]. Problematyka suwerenności terytorialnej była podnoszona jeszcze w czasach starożytnego Rzymu, z kolei tematyka nabywania terytorium swoimi korzeniami sięga bezpośrednio do części prawa rzymskiego, dotyczącej własności. Przytaczany powyżej tytuł prawny jest sednem suwerenności terytorialnej. Należy go rozpatrywać przede wszystkim w kategoriach faktycznych, ale i również prawnych przesłanek, decydujących o tym, czy dane terytorium należy do konkretnego państwa, a co za tym idzie, podlega jego władzy. Zatem istnieć muszą niezbite fakty, świadczące o tym, że z perspektywy prawa międzynarodowego dane terytorium dokonało zmiany swojego statusu prawnego. Tematykę suwerenności terytorialnej podejmował również Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w odniesieniu do sprawy Burkina Faso vs. Republika Mali z 22 grudnia 1986 r.[113]. Trybunał stwierdził, iż „termin prawny obejmuje zarówno wszelkie dowody, na podstawie których można ustalić istnienie prawa, jak i faktyczne źródło tego prawa"[114].

W kwestii suwerenności terytorialnej oraz zwierzchnictwa terytorialnego warto również przypomnieć nieco odmienne poglądy z XX w., które prezentował np. A. Verdross, austriacki naukowiec i dyplomata, sędzia Europejskiego Trybunału Praw Człowieka, przedstawiciel szkoły wiedeńskiej. W jego opinii suwerenność terytorialna oraz zwierzchnictwo terytorialne, w kwestii władztwa państwa, odnoszącego się do własnego terytorium, to dwie różne instytucje, pomimo faktu, że są one ze sobą powiązane. Wśród różnic można wskazać m.in. podstawy prawne działania, a także treść, czy skutki. Dla A. Verdrossa „suwerenność terytorialna jest konsensualnym prawem suwerena do terytorium, a pod pojęciem zwierzchnictwa terytorialnego rozumiana jest realna władza suwerena nad osobami i dobrami znajdującymi się w tym terytorium"[115].

W kwestii dotyczącej zwierzchnictwa terytorialnego wypowiedział się także Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej. Dnia 7 września 1927 r., w wyroku dotyczącym statku „Lotus"[116] orzekł, że „Obecnie pierwszym i najdalej idącym ograniczeniem, jakie nakłada na państwo prawo międzynarodowe, jest to […], że nie może ono wykonywać swojego władztwa w jakiejkolwiek formie na terytorium innego państwa. W tym sensie

[112] J. Symonides, *Terytorium państwowe…,* s. 56-62.
[113] Wyrok MTS z 22 grudnia 1986 r. w sprawie Frontier Dispute (Burkina Faso v. Republic of Mali), ICJ Reports 1986.
[114] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…*, s. 269.
[115] M. Muszyński, *Alfreda Verdrossa koncepcja zwierzchnictwa terytorialnego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2008, nr 1-2, s. 83.
[116] PCIJ, Serie A, 1927, nr 10. Tekst polski [w:] P. Daranowski, J. Połatyńska (red.), *Prawo międzynarodowe publiczna. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2011, s. 28-31.

jurysdykcja jest oczywiście terytorialna; nie może być wykonywana przez państwo poza jego terytorium z wyjątkiem przypadku reguły dopuszczającej jej wykonywanie, wywiedzionej z międzynarodowego zwyczaju lub konwencji”[117]. Z kolei Trybunał Arbitrażowy w wyroku z 4 lipca 1928 r. odnoszącym się do wyspy Palmas (Miangas)[118] orzekł, iż „[…] suwerenność odniesiona do części powierzchni globu jest koniecznym warunkiem prawnym, aby włączyć tę część w obręb terytorium jakiegokolwiek państwa. Suwerenność w relacji wobec terytorium jest zatem w wydawanym wyroku opisywana terminem „suwerenności terytorialnej”. Suwerenność w relacji pomiędzy państwami oznacza niepodległość. Niepodległość odniesiona do części globu jest prawem wykonywania w jej obrębie, z wyłączeniem czynienia tego przez inne państwo, funkcji państwowych”[119]. W kwestii zakresu terytorialnej suwerenności państwa wypowiadał się również Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, który w orzeczeniu z 26 czerwca 1986 r. w sprawie militarnych i paramilitarnych aktywności w i przeciwko Nikaragui stwierdził, że „podstawowa koncepcja prawna suwerenności państwowej w międzynarodowym prawie zwyczajowym, wyrażona między innymi w art. 2 ust. 1 Karty Organizacji Narodów Zjednoczonych rozciąga się na wody wewnętrzne i morza terytorialnego każdego państwa, jak również na przestrzeń powietrzną ponad jego terytorium”[120].

Kwestia wykonywania zwierzchnictwa terytorialnego może podlegać pewnym ograniczeniom, które wynikają z prawa zwyczajowego lub umów międzynarodowych. Najważniejsze z nich określa tzw. zasada poszanowania suwerenności terytorialnej innych państw. Według niej państwo nie może wykorzystywać terytorium w sposób, który wyrządzałby szkodę dla innego państwa[121]. Jeśli zgodnie z pisanym prawem międzynarodowym zwierzchnictwo osobowe jest wykonywane w taki sposób, który nie jest sprzeczny z prawami suwerennego państwa miejscowego oraz nie godzi w jego zwierzchnictwo terytorialne, prawa umowne kontrahentów są szanowane. W momencie jednak, gdy państwo obce chce przekreślić wykonywanie zwierzchnictwa terytorialnego danego państwa miejscowego, gdy obce zwierzchnictwo osobowe wchodzi w miejsce zwierzchnictwa terytorialnego, to zasada szanowania praw suwerennych zostaje naruszona.

[117] Zob. *Ibidem*, s. 31.
[118] RJAA, vol. II. Tekst polski [w:] *Ibidem*, s. 35-38.
[119] P. Daranowski, J. Połatyńska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 36.
[120] Zob. Orzeczenie w sprawie militarnych i pozamilitarnych aktywności w i przeciwko Nikaragui z 27.6.1986 r., ICJ Reports, 1986. Tekst polski [w:] P. Daranowski, J. Połatyńska (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2011, s. 157-162.
[121] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…,* s. 114-115.

Każda z umów musi szanować prawa suwerenne kontrahentów, a każdy kontrahent jest zobowiązany te prawa u drugiego kontrahenta uznawać[122].

W tym kontekście należy wspomnieć o prawie nieszkodliwego przepływu, które jest konsekwencją zasady wolności żeglugi. Zgodnie z nim suwerenność państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym będzie ograniczona zwyczajowym prawem nieszkodliwego przepływu statków obcych. Prawo to znalazło swoje potwierdzenie m.in. w Konwencji prawa morza z 1982 r. Nieszkodliwość owego przepływu charakteryzuje się przestrzeganiem przez statek przepływający praw i przepisów państwa nadbrzeżnego. Nie może on także zagrażać pokojowi, czy bezpieczeństwu państwa nadbrzeżnego. O ile prawo nieszkodliwego przepływu obcych statków zostało powszechnie uznane, to niektóre kraje nie uznają takiego prawa w stosunku do okrętów wojennych, pomimo tego, że zostało ono przewidziane we wspomnianej wyżej Konwencji z 1982 r.[123]

Przykładem ograniczenia zwierzchnictwa terytorialnego może być demilitaryzacja, która polega na wprowadzeniu zakazu stacjonowania oddziałów wojskowych. Zgodnie z nią, taka obecność jest wykluczona pod każdą postacią, a jedynym wyjątkiem jest obecność sił pokojowych lub porządkowych. Co ważne, łączy się to także z potrzebą usunięcia wszelkiej dostępnej infrastruktury wojskowej, a także zakazem jej odbudowy. Dotychczasowa praktyka wskazuje, że forma taka była wielokrotnie wykorzystywana, głównie po zakończeniu konfliktów zbrojnych. Kolejnym przykładem ograniczenia w wykonywaniu zwierzchnictwa jest neutralizacja. W takim przypadku terytorium, które ma być jej poddane, powinno pozostać całkowicie neutralne, co jest tożsame z zakazem wykorzystywania go pod jakimkolwiek kątem militarnym – w aspekcie prowadzenia działań wojennych lub budowy baz wojskowych. Takie rozwiązanie wykorzystywane jest najczęściej w przypadku szlaków wodnych o wyjątkowym znaczeniu jak np. leżący w Egipcie Kanał Sueski. Należy także wspomnieć o bazach wojskowych, będących rodzajem szczególnego ograniczenia, zwłaszcza w kontekście stacjonowania obcych wojsk. Są to rzadkie przypadki i w większości ograniczone czasowo, a kwestie te reguluje dwustronna umowa międzynarodowa. Co istotne, jest to sprzeczne z zasadami państwa neutralnego[124].

Dzierżawa jest kolejną formą ograniczenia, która polega na udzielaniu przez suwerenne państwo ograniczonej czasowo zgody na wykorzystywanie jego danej części terytorium przez inne państwo, zgodnie z warunkami określonymi w dwustronnej umowie

[122] C. Berezowski, *Zagadnienia zwierzchnictwa terytorialnego*, Warszawa 1957, s. 74-75.
[123] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 201.
[124] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…*, s. 114-115.

międzynarodowej. Wśród przykładów zgodnej z prawem międzynarodowym dzierżawy wymienić można umowę z 1962 r., która zawarta została pomiędzy ZSRR a Finlandią. Na jej mocy doszło do wydzierżawienia na okres 50 lat znajdującego się na terytorium ZSRR fragmentu Kanału Saimiańskiego, z pasem lądu o szerokości ok. 30 m od obu brzegów kanału oraz 200 m od jego urządzeń (m.in. śluz) i wyspy Małyj Wysockij, ulokowanej naprzeciwko miasteczka o nazwie Wysock. Strona fińska zobowiązała się do pogłębienia torów żeglugowych oraz naprawy urządzeń kanału[125]. W zamian za rentę dzierżawną, płaconą przez Finlandię, ZSRR zgodziło się na żeglugę fińskich statków, co przyczyniło się do znacznego ułatwienia przewozu towarów przez terytorium Finlandii. Z kolei ZSRR w dalszym ciągu pozostało zwierzchnikiem terytorialnym wspomnianego przedmiotu dzierżawy i zachowało możliwość wykonywania jurysdykcji. Dodatkowo Strony umowy ustaliły zakaz przewozu oddziałów wojskowych, a także amunicji oraz uzbrojenia przez wydzierżawione wody[126].

Znacznie bardziej ingerującym ograniczeniem zwierzchnictwa państwa będzie stacjonowanie na jego obszarze sił zbrojnych innego państwa. W umowach międzynarodowych można znaleźć szereg ograniczeń w tym zakresie. Przykładowo umowa polsko-radziecka o statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce z 17 grudnia 1956 r.[127] przewidywała utrzymanie jurysdykcji polskiej nad osobami, które wchodziły w skład wojsk radzieckich oraz członkami rodzin tych osób. Wymienione osoby podlegały jurysdykcji radzieckiej tylko w razie popełnienia przestępstwa przeciwko ZSRR oraz jego obywatelom. Ostatecznie, wojska te opuściły Polskę 18 września 1993 r. Z racji przystąpienia Polski do NATO ze strony naszego kraju nastąpiła ratyfikacja umowy pomiędzy państwami-stronami Traktatu Północnoatlantyckiego z 19 czerwca 1951 r.[128], która dotyczyła statusu ich sił zbrojnych. Utworzenie baz wojskowych oznacza czasem całkowite wyłączenie spod państwowej administracji konkretnej części jego terytorium na potrzeby innego państwa. Przykładowo Stanom Zjednoczonym przysługuje wykonywanie pełnej jurysdykcji w obszarze bazy wojskowej w Guantanamo pomimo tego, że suwerenem tego terytorium pozostaje Kuba[129].

Podział kompetencji pomiędzy poszczególnymi państwami w przestrzeni jest jedną z podstawowych funkcji prawa międzynarodowego publicznego. Pomocne w tym zakresie jest pojęcie granic państwowych. Zazwyczaj granica jest definiowana jako linia lub ściślej

[125] D. R. Bugajski, *Dzierżawa terytorium na przykładzie praktyki rosyjskiej*, „Sprawy Międzynarodowe" 2013, nr 1, s. 69-72.
[126] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe…*, s. 206.
[127] Dz.U. z 1957 r., nr 29, poz. 127.
[128] Dz. U. z 1999 r., nr 32, poz. 303.
[129] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…*, s. 102.

płaszczyzna, w obszarze której zawiera się terytorium danego państwa, a która ma za zadanie oddzielać je albo od terytorium innego państwa, albo od terytorium stanowiącego *res nullius* lub *res communis*. Taka granica zazwyczaj nie ma samodzielnego bytu w zakresie stosunków międzynarodowych, zaś jej przebieg jest konsekwencją wcześniejszych zmian terytorialnych[130].

Pod pojęciem granicy tradycyjnie rozumiano pewną linię prowadzoną na powierzchni ziemi, która wyznaczała zasięg władzy państwowej. Aktualnie, kiedy akcentuje się przestrzenny charakter terytorium, granica jest definiowana jako płaszczyzna prostopadła do powierzchni kuli ziemskiej, która przecina ją w kierunku środka Ziemi. Powyższa definicja zakłada przyjęcie wyjątkowo uproszczonego modelu terytorium, poza tym nie obejmuje ona granicy pomiędzy przestrzenią powietrzną a wspominaną już przestrzenią kosmiczną. Granice dzieli się zazwyczaj na naturalne, wyznaczone w oparciu o rzeźbę terenu, a także sztuczne, poprowadzone niezależnie od naturalnego kształtu powierzchni ziemi. Wyjątkowym rodzajem granic sztucznych będą granice astronomiczne, które przebiegają wzdłuż południków i równoleżników. Z kolei przykładem granic astronomicznych będzie np. znaczna część granicy pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Kanadą lub granice pomiędzy Egiptem a Sudanem i Libią. Warto jednak podkreślić, że podział granic na naturalne i sztuczne, nie ma znaczenia prawnego[131].

Kwestię granic można rozpatrywać wieloaspektowo. W ramach sfery wewnętrznej granice będą wyznaczać przestrzeń, w której państwo realizuje swoją władzę, stanowiącą przejaw pełnej suwerenności oraz zwierzchnictwa terytorialnego. Natomiast w ramach sfery zewnętrznej stanowią one barierę w dostępie do innych podmiotów prawa międzynarodowego publicznego[132].

Prawnomiędzynarodową podstawą granic państw będą umowy międzynarodowe, a także zwyczaj międzynarodowy. Pierwsze ze źródeł ma szczególne zastosowanie do państw, których granice w przeszłości ulegały częstym zmianom, a przykładem tego może być historia Polski[133].

Przebieg granicy państwowej wyznaczany jest w trzech etapach. Pierwszy dotyczy decyzji politycznej, określającej jej ogólny przebieg. Kolejny etap to delimitacja, w ramach której specjalna komisja dwustronna wyznacza szczegółowy przebieg granicy, nanosząc jej

[130] J. Symonides, *Terytorium państwowe…,* s. 182.
[131] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…,* s. 118-119.
[132] G. Balawajder, *Granica państwa jako kategoria wielowymiarowa*, „Pogranicze. Polish Borderlands Studies" 2013, nr 1, s. 44-45.
[133] L. Antonowicz, *Granice państwa polskiego (szkic prawnomiędzynarodowy)*, „Roczniki Wydziału Nauk Prawnych i Ekonomicznych KUL" 2012-2013, t. VIII−IX, z. 1, s. 25.

współrzędne na mapę. Ostatnim etapem jest demarkacja. W jej trakcie mieszana komisja graniczna dokonuje wytyczenia granicy w terenie, za pomocą jej oznakowania, przy użyciu słupków granicznych oraz tablic. Po upływie pewnego czasu przeprowadzana jest redemarkacja, która ma na celu naprawę albo zmianę starych słupów granicznych i tablic. W trakcie redemarkacji dochodzi czasem również do drobnych korekt przebiegu granicy. Z kolei przebieg linii granicznej na rzekach wyznaczany jest zazwyczaj według środka rzeki lub według linii najgłębszego koryta. Z pierwszego rozwiązania korzysta się w przypadku rzek nieżeglownych, z drugiego w przypadku rzek żeglownych. Co oczywiste, mosty przebiegające przez wody graniczne są dzielone po połowie. W przypadku jezior, mórz zamkniętych i pasm górskich podziału dokonuje się według uznania państwa[134].

Jak już podkreślono, istnienie państwa nie wymaga precyzyjnego wyznaczenia granic już na początku jego funkcjonowania. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, iż orzecznictwo międzynarodowe w tym zakresie zawsze jest odpowiedzią na indywidualne przypadki oraz destabilizacje terytorialne na poziomie globalnym lub lokalnym. Do tej pory nigdy nie miało ono abstrakcyjnego charakteru[135]. Fakt ten podkreślono w sentencji Polsko-Niemieckiego Mieszanego Trybunału Arbitrażowego z 1 sierpnia 1929 r. w sprawie *Deutsche Continental Gesellschaft v. Państwo Polskie.* Stwierdzała ona, że „aby państwo istniało i mogło zostać jako takowe uznane wraz z terytorium, bez którego nie mogłoby istnieć ani zostać uznane, wystarczy, aby terytorium to było wystarczająco zwarte (nawet jeżeli jego granice nie są wyraźnie określone) i aby w stosunku do tego terytorium wykonywało ono w sposób niezależny rzeczywistą publiczną władzę narodową". Dobrą ilustrację tej zasady stanowi sytuacja Polski po zakończeniu I wojny światowej. Proklamowanie państwa polskiego nastąpiło 11 listopada 1918 r., jednak poszczególne granice naszego kraju zostały wyznaczone ostatecznie nieco później: przykładowo z Niemcami Konwencją genewską z 15 marca 1922 r. w sprawie Górnego Śląska; z Litwą decyzją Konferencji Ambasadorów z 15 marca 1923 r., a z Rosją Sowiecką Traktatem ryskim z 18 marca 1921 r.[136] W przypadku powstania państwa Izrael widoczna była niepewność, dotycząca kształtu jego przyszłych granic. Sprawa ta ostatecznie nie została rozwiązana do dziś. MTS w kontekście wyroku odnoszącego się do szelfu kontynentalnego Morza Północnego podkreślił, że nie istnieje

[134] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 240-241.
[135] C. Storr, *Denaturalising the Concept of Territory in International Law* [w:] U. Natarajan, J. Dehm (red.), *Locating Nature: Making and Unmaking International Law*, Cambridge 2020, s. 6-7.
[136] Dz.U. z 1921, nr 49, poz. 300.

żadna reguła, która nakazywałaby, aby granice lądowe, oddzielające państwa, były jednoznacznie określone[137].

Warto podkreślić, że nie wszystkie państwa mają aktualnie oznaczone granice. Historia również dostarcza wielu takich przypadków. Często wiążą się one z granicznymi lub terytorialnymi sporami pomiędzy państwami. Spór graniczny dotyczyć będzie interpretacji umowy międzynarodowej, która ustanawia granicę. Z kolei spór terytorialny to przypadek, kiedy jedno państwo kwestionuje przede wszystkim sam tytuł prawnomiędzynarodowy innego kraju do konkretnego terytorium[138]. Formuła pokojowej zmiany granic ma swoje pełne potwierdzenie na gruncie prawa międzynarodowego. W ramach niego istnieje pełen konsensus co do faktu, iż możliwość pokojowej zmiany granic stanowi oczywistość. Znalazło to również wielokrotne potwierdzenie w praktyce. Przykładem tego mogą być zmiany granic w Europie m.in. w stosunkach pomiędzy Polską a Związkiem Radzieckim, Polską a Czechosłowacją, a także NRD a Berlinem Zachodnim (w kontekście wejścia w życie Układu czterostronnego o Berlinie Zachodnim z 3 września 1971 r.). Ścisłe przestrzeganie przesłanek zawartych w Akcie końcowym pozwoliło na ostateczne ustalenie przebiegu granicy w rejonie Triestu (tj. układ między Włochami a Jugosławią z 10 listopada 1975 r.). Również pomiędzy NRD i Republiką Federalną doszło do podpisania w dniu 29 listopada 1978 r. Protokołu o sprawdzeniu i uzupełnieniu demarkacji granicy istniejącej między Republiką Federalną Niemiec a Niemiecką Republiką Demokratyczną, o dokumentacji granicznej i o uregulowaniu pozostałych problemów związanych z przebiegiem granicy. Należy więc uznać, że opcja pokojowej zmiany granic jest obecnie zwyczajową normą prawa międzynarodowego[139]. Również przyjęta 16 grudnia 1991 r. Deklaracja Ministrów Spraw Zagranicznych państw członkowskich WE nt. „Linii przewodnich w sprawie uznawania nowych państw w Europie Wschodniej oraz Związku Sowieckim" zwracała uwagę na kwestię poszanowania zasady nienaruszalności granic, akcentując możliwość ich zmiany jedynie za pomocą środków pokojowych i za wspólną ich zgodą. Zawierała ona m.in. warunki dotyczące nowych państw, wymagane do spełnienia przez kraje Wspólnoty[140]. Aktualnie, prawo międzynarodowe wyklucza jednoznacznie wszelkie przedsięwzięcia, realizowane za pomocą siły zbrojnej. Z racji tego zmiany granic powinny odbywać się tylko i wyłącznie przy użyciu

[137] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 225.
[138] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa*…, s. 107.
[139] J. Barcz, *Zachodnioniemiecka koncepcja „Friedlicher Grenzunderung" w świetle postanowień Aktu Końcowego KBWE*, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych" 1981, nr 5 (95), s. 54.
[140] E. Dynia, *Uznanie państwa*…, s. 178-179.

środków pokojowych[141]. Zdaniem W. Czaplińskiego „Delegalizacja użycia siły w Karcie Narodów Zjednoczonych jeszcze wzmocniła zakaz uznawania nabytków terytorialnych uzyskanych przy użyciu siły. Zakaz taki został potwierdzony m.in. przez Deklarację zasad prawa międzynarodowego, czy Akt Końcowy KBWE (…). Oprócz tego zakaz uznawania skutków deliktu znalazł wyraz w praktyce Rady Bezpieczeństwa ONZ, np. w rezolucji 242(1967), dotyczącej wycofania się Izraela z okupowanych terytoriów arabskich, 301(1971) w sprawie Namibii, 662(1990) w sprawie agresji Iraku na Kuwejt oraz 757(1992) w sprawie agresji „nowej" Jugosławii przeciwko Bośni i Hercegowinie"[142].

Należy zauważyć, że problematyka terytorium w zakresie granic państwowych, w dalszym ciągu jest aktualna. Ze względu na swoją istotę nadal stanowi ona przedmiot badań doktryny, jak również orzecznictwa międzynarodowego. XXI w., wbrew powszechnej opinii, nie jest w tym kontekście okresem spokojnym. Na świecie w dalszym ciągu mają miejsce spory terytorialne. Co więcej, przebieg granic nie na każdym kontynencie jest tak precyzyjnie uregulowany, jak ma to miejsce w Europie, choć i tu zdarzają się wyjątki od tej reguły. Co prawda, w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat liczba państw na świecie znacznie się powiększyła. W związku z tym, zwiększyła się także linia przebiegu granic. W 1952 r. „Biuletyn Geograficzny Polskiego Towarzystwa Geograficznego" wykazywał 188 terytoriów (mniej niż 1/3 była wtedy suwerennymi państwami), jednak w 2013 r. Polska Komisja Standaryzacji Nazw Geograficznych poza Granicami RP wymieniła w swoim sprawozdaniu już 195 państw, które zostały uznane przez Polskę, a także dodatkowo 69 niesamodzielnych terytoriów. Mając na uwadze powyższe, nie dziwi fakt, że druga połowa XX w. określana jest mianem tzw. okresu eksplozji państwowości. Łączy się z tym kwestia ochrony, kontrolowania, a także kompleksowego zarządzania granicami państwowymi, co jest również przedmiotem zainteresowania prawa międzynarodowego publicznego[143].

1.2.3. Ludność jako element państwa

Występowanie ludności jako jednego z podstawowych składników pojęcia państwa jest oczywiste[144]. Ciężko bowiem wyobrazić jest sobie istnienie suwerennego państwa, które nie posiada obywateli. Prawo międzynarodowe określa ludność państwa, jako ogół osób

[141] J. Barcz, *Zachodnioniemiecka koncepcja…*, s. 55.
[142] W. Czapliński, *Zmiany terytorialne w Europie Środkowej i Wschodniej i ich skutki międzynarodowoprawne (1990-1992)*, Warszawa 1998, s. 49-50.
[143] B. Mikołajczyk, *Granice nowej generacji* [w:] J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz (red.), *Państwo i terytorium*, Warszawa 2015, s. 168-169.
[144] L. Antonowicz, *Pojęcie państwa…*, s.126.

fizycznych, które zamieszkują terytorium danego państwa oraz podlegają jego jurysdykcji. W większości są nimi obywatele, którzy pozostają w szczególnej i stałej więzi prawnej z państwem macierzystym oraz cudzoziemcy, którzy przebywają na jego terytorium zazwyczaj przypadkowo lub czasowo[145].

Według definicji, zawartej w Wielkim Słowniku Języka Polskiego PWN ludność definiowana jest jako ogół ludzi, którzy zamieszkują dany obszar[146]. Wielka Encyklopedia Prawa określa ludność, jako zbiorowość ludzi, skupionych trwale lub czasowo w danych granicach przestrzennych, na konkretnym terytorium np. państwa[147]. L. Gelberg podkreśla, że „ludność podlega władzy zwierzchniej państwa, na terytorium którego się znajduje". Ludność może być zróżnicowana ze względu na status prawny, zaś jego określeniem będzie zajmować się państwo, które dokonuje tego w ramach kompetencji wewnętrznych. Państwa mogą zawierać między sobą umowy międzynarodowe dwustronne i wielostronne w tej dziedzinie. Dotyczą one m.in. sytuacji cudzoziemców, a także osób posiadających podwójne obywatelstwo i tzw. bezpaństwowców. Mogą dotyczyć także udzielania pomocy prawnej lub wspólnej walki z przestępczością, a także współpracy w dziedzinie rozwoju praw politycznych oraz gospodarczych. Państwa muszą jednak w tym zakresie przestrzegać prawa międzynarodowego, które reguluje kwestię praw jednostki. Za naruszenie tych praw ponoszą one odpowiedzialność wobec innych państw. Z kolei jednostka zobowiązana jest ze swej strony do przestrzegania podstawowych zasad oraz norm prawa międzynarodowego publicznego, znajdując się jednocześnie pod jego ochroną[148].

Pomimo tego należy odróżnić pojęcie ludności od terminu ludzkości. Ludzkość to ogół osób, które zamieszkują całościowo glob ziemski, będąc zbiorem wszystkich jednostek ludzkich. Ludnością określać będziemy z kolei nie tylko obywateli danego państwa, ale także cudzoziemców, bezpaństwowców, a nawet uchodźców[149].

Należy także rozważyć możliwość istnienia państwa, w którym na stałe nie przebywa ludność. Wydawać się to może wariantem jedynie hipotetycznym, jednak obecne zmiany klimatyczne mogą spowodować tego typu sytuacje. Aktualnie temat ten analizowany jest w odniesieniu do podnoszącego się poziomu wód i oceanów. W tym kontekście szczególnie omawiany jest przypadek takich państw, jak Malediwy, Mauritius oraz wybranych państw Oceanii. Należy zastanowić się, czy w sytuacji dalszego istnienia terytorium takich krajów,

[145] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe…,* s. 125.
[146] S. Dubisz, *Wielki Słownik Języka Polskiego PWN*, Warszawa 2018, s. 707.
[147] J. Symonides, D. Pyć, *Wielki Słownik…*, s. 212.
[148] L. Gelberg, *Zarys prawa międzynarodowego,* Warszawa 1977, s. 136-137.
[149] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 212

jednak w znacznie okrojonej formie, która nie będzie nadawać się do zamieszkania (co będzie łączyło się z nieobecnością na nim ludności), to czy w dalszym ciągu będziemy mogli używać w stosunku do nich terminu państwa. Jest to oczywiście sytuacja, która będzie wyzwaniem dla klasycznego prawa międzynarodowego. Stwarza ona możliwości do istnienia państwa – przynajmniej na pewien czas – pozbawionego obywateli, a więc jednego z podstawowych jego elementów[150]. Co ważne, w nauce prawa międzynarodowego publicznego nie ma żadnych szczegółowych wymogów, które odnoszą się do minimalnej liczby ludności[151]. Na przykład Republikę Nauru lub Tuvalu zamieszkuje zaledwie kilka-kilkanaście tysięcy osób, a więc mniej niż przeciętne, polskie miasto. Z kolei Watykan zamieszkuje mniej niż 1000 osób. Obecnie w prawie międzynarodowym nie ma też żadnych przepisów, zawierających obowiązek jednolitości etnicznej ludności zamieszkującej dane państwo[152].

Osoby, które znajdują się na terytorium danego państwa, można podzielić na jego obywateli lub cudzoziemców. Obywatelami są osoby powiązane z państwem szczególnym węzłem prawnym. Z kolei cudzoziemcy będą osobami przebywającymi na terytorium danego państwa w sposób bardziej lub mniej przypadkowy, a pobyt ten jest z reguły ograniczony czasowo (wyjątkiem są osoby, które posiadają w danym państwie miejsce stałego zamieszkania, tzw. domicyl), a więc ich pobyt nie stwarza stałej więzi prawnej z tym państwem. Zazwyczaj regułą jest, że cudzoziemcy są obywatelami innych państw, mogą jednak też nie posiadać żadnego obywatelstwa (tzw. bezpaństwowcy, apatrydzi). Osoby, które przebywają na terytorium danego państwa, podlegają zarówno jego władzy, jak i prawu. Z racji tego przyjmuje się, że państwo dysponuje swobodą działania w odniesieniu do całej ludności, znajdującej się na jego terytorium, a więc traktowanie osób fizycznych oraz ich sytuacja prawna będą należeć w zasadzie do kompetencji własnej państwa i regulowane są prawem krajowym lub też w pewnych sytuacjach umowami dwustronnymi, przy zachowaniu zasad prawa międzynarodowego[153].

Jednym z głównych elementów władztwa suwerennych państw, które zarazem są pierwotnymi i pełnymi podmiotami prawa międzynarodowego publicznego, jest możliwość określenia warunków oraz zasad wjazdu cudzoziemców na ich terytorium[154]. W tym aspekcie władza państwowa posiada wyłączne kompetencje w obszarze regulowania wszelkich

[150] M. Sobczyński, *Państwa i terytoria zależne. Ujęcie geograficzno-polityczne*, Toruń 2006, s. 31-35.
[151] E. Dynia, *Uznanie państwa…,* s. 26.
[152] K. Czubocha, *Pojęcie państwa…,* s. 41-42.
[153] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 235.
[154] A. Doliwa-Klepacka, *Wjazd na terytorium państwa w świetle zasad wspólnej polityki wizowej Unii Europejskiej* [w:] J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015, s. 15.

stosunków, które zachodzą na terytorium państwa, a także egzekwowania ustanowionych norm prawnych. Przykładowo L. Oppenheim wiąże prawo państwa w zakresie regulowania międzynarodowego ruchu osobowego bezpośrednio ze zwierzchnictwem terytorialnym. Jednak brak jest podstaw do takiego rozróżnienia, z racji tego, że zwierzchnictwo terytorialne jest zarazem odpowiednikiem pojęcia suwerenności w odniesieniu do terytorium państwowego[155].

Status prawny cudzoziemca to zagadnienie, które powinno być poddawane analizie na wielu płaszczyznach prawnych – począwszy od uniwersalnej, poprzez regionalną, a na krajowej kończąc. Cudzoziemiec to osoba, która nie jest obywatelem danego państwa. Zgodnie z definicją Instytutu Prawa Międzynarodowego cudzoziemcem: „jest nim każdy, kto według obowiązującego prawa nie posiada aktualnego obywatelstwa państwa, przez które przejeżdża, w którym ma domicyl lub pobyt, jest uchodźcą albo wyjeżdża do danego państwa za jego pełną zgodą"[156]. Należy zauważyć, że jest to bardzo szeroka definicja. Ujmuje ona zbiór wariantów, które dotyczą związku danego podmiotu z państwem, w którym dana osoba przebywa w jakimś celu. Przykładowo Konwencja wykonawcza do Układu z Schengen z 14 czerwca 1985 r.[157] cudzoziemcem określa każdą osobę, która nie posiada obywatelstwa jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej. Również na płaszczyźnie polskiego prawa krajowego doszło do wypracowania definicji cudzoziemca na potrzeby wewnętrzne. Kwestię tę reguluje art. 3 pkt 2 ustawy o cudzoziemcach z 12 grudnia 2013 r.[158], zgodnie z którym cudzoziemcem będzie każda osoba, która nie posiada obywatelstwa polskiego[159]. Co ważne, w obecnym stanie prawnym nie istnieje żadna norma prawa międzynarodowego publicznego, nakładająca na państwa obowiązek wpuszczania cudzoziemców na swoje terytorium. To państwo samodzielnie, a przede wszystkim swobodnie, kreuje indywidualną politykę w tym obszarze[160].

Warto podkreślić, że wszystkie osoby, które przebywają na terytorium państwa, podlegają jego władzy oraz prawu. Państwo wykonuje w stosunku do nich tzw. zwierzchnictwo osobowe, a więc posiada swobodę działania w odniesieniu do całej ludności,

---

[155] E. Dynia, *Cudzoziemcy w prawie międzynarodowym. Status cudzoziemca w Polsce*, „Studia i Materiały" 1998, nr 15, s. 7-9.
[156] J. Białocerkiewicz, *Cudzoziemcy w Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Toruń 2010, s. 211.
[157] Tekst polski [w:] A. Przyborowska-Klimczak, E. Skrzydło-Tefelska, *Dokumenty europejskie*, tom II, Lublin 1999, s. 239-246.
[158] Dz. U. z 2013 r., poz. 1650.
[159] A. Kogut, S. Kubas, *Cudzoziemiec jako podmiot ochrony prawnej w świetle zharmonizowanych przepisów prawa Unii Europejskiej*, [w:] L. Brodowski, D. Kuźniar-Kwiatek (red.*), Księga Jubileuszowa dedykowana Prof. Elżbiecie Dyni*, Rzeszów 2015, s. 155-157.
[160] E. Dynia, *Ewolucja polityki migracyjnej Unii Europejskiej – wnioski de lege ferenda* [w:] A. Kosińska (red.), *W obliczu kryzysu. Przyszłość polityki azylowej i migracyjnej Unii Europejskiej*, Lublin 2017, s. 10-11.

która przebywa na jego terytorium. Jedynym wyjątkiem są osoby, które sprawują funkcje na rzecz organów innych państw i organizacji międzynarodowych (pomimo tego osoby te muszą jednak przestrzegać prawa państwa, na terytorium którego przebywają, jednak wiele norm tego prawa nie stosuje się wobec nich z racji przywilejów i immunitetów, które im przysługują). Z perspektywy prawa międzynarodowego publicznego zakres personalny władzy państwowej, w odniesieniu do ludności w pierwszej kolejności odnosi się do obywateli danego państwa, a także do cudzoziemców. Pewne zagadnienia dotyczyć będą tylko obywateli lub ewentualnie tylko cudzoziemców, inne zaś obejmować mogą zarówno jednych, jak i drugich (przykładowo - kwestia przestrzegania praw człowieka)[161].

Obywatelstwo ma elementarne znaczenie w kontekście wykazania powiązania ludności z państwem oraz jego terytorium. Obywatelstwo to instytucja znana już w starożytnej Grecji, gdzie zapoczątkowany został proces jego właściwego kształtowania. Obywatelem mogła zostać osoba wolna, ale także i aktywna politycznie - składało się to na pełnię człowieczeństwa. Miała ona prawo do podejmowania społecznych działań, uzyskiwania politycznych przywilejów, czy brania udziału w debatach politycznych. Stanowiło to swego rodzaju wyróżnienie, jednak przysługiwało ono jedynie osobom, które urodziły się w rodzinach ludzi wolnych państw-miast. Z kolei liczyć na to nie mogli cudzoziemcy oraz inni mieszkańcy greckich *polis*[162]. Sytuacja w starożytnym Rzymie przybrała nieco inną formę. Obywatelstwo nadawano np. w formie wyróżnienia dla osób szczególnie zasłużonych, które walczyły w interesie Rzymu, a rozszerzenie kręgu obywateli mogło mieć miejsce w ramach indywidualnego nadania obywatelstwa. Przykładowo, nadawano je weteranom i większym związkom, m.in. gminom czy prowincjom. Na mocy ustawy *lex Iulia de civitate sociis danda* z 90 roku p.n.e. w trakcie trwania wojny ze sprzymierzeńcami (91–89 r. p.n.e.) obywatelstwo otrzymali wierni Rzymowi Italicy[163].

Obywatelstwo jest podstawą dla państwa do wykonywania jurysdykcji nad daną jednostką, pozostającą z nim w trwałym stosunku prawnym, także poza granicami tego kraju lub na terytorium, które nie podlega niczyjej suwerenności oraz na obszarze innego państwa po uzyskaniu jego zgody. Państwo, które reguluje kwestię obywatelstwa w drodze ustawodawstwa wewnętrznego, powinno także brać pod uwagę zasady i wymagania prawa

[161] J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz, *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym,* Warszawa 2015, s. 186.
[162] J. Grzybowski*, Obywatelskość i cnota – niepodważalny związek polityki i etyki w starożytnej Grecji*, „Kwartalnik filozoficzny" 2015, z. 4, s. 128-129.
[163] R. Świrgoń-Skok, *Zagadnienie obywatelstwa niewolnika ustanowionego spadkobiercą w testamencie rzymskim*, „Prawa Człowieka Human Rights. Humanistyczne Zeszyty Naukowe Humanistic – Scientific Fascicles" 2014, nr 17, s. 202.

międzynarodowego, dotyczące tej tematyki. W związku z tym, pewne ograniczenia w swobodzie kształtowania instytucji obywatelstwa przez prawo krajowe poszczególnych państw mogą bezpośrednio wynikać z umów międzynarodowych, które przykładowo mogą zobowiązywać państwo do wprowadzenia w prawie wewnętrznym, regulującym zagadnienia obywatelstwa, norm i zasad przewidzianych w tych umowach. Należy wspomnieć także o zastrzeżeniu mówiącym o tym, iż żadne państwo nie będzie wkraczać w obszar zarezerwowany dla kompetencji innego państwa. Jest to konsekwencją wspominanej zasady suwerennej równości państw na płaszczyźnie prawa międzynarodowego. Z racji tego istnieje zakaz regulacji, dokonywanej przez jeden kraj, w zakresie zasad nabycia i utraty obywatelstwa w stosunku do innego państwa, a także zakaz rozciągania przez jeden kraj swojego obywatelstwa na rzecz obywateli innego państwa. Żaden kraj nie jest również uprawniony do rozciągania swojego obywatelstwa na terytorium, na którym nie sprawuje on pełnej suwerenności (przykładowo obszary znajdujące się pod okupacją wojskową). Zasady te nie zostały jednak skodyfikowane i mają charakter wyłącznie zwyczajowy. Pomimo tego znalazły one potwierdzenie w dotychczasowej praktyce międzynarodowej[164].

Obywatelstwo podlega regulacjom prawa międzynarodowego publicznego i krajowego. Z tego powodu próby jego definiowania nie należą do najprostszych zadań. Prawo międzynarodowe nie zawiera żadnej spójnej i powszechnie uznanej definicji obywatelstwa. W tym kontekście można mówić jedynie o sprzecznych określeniach tego terminu w prawie wewnętrznym poszczególnych państw. Warto podkreślić, że obowiązki dotyczące obywatelstwa w różnych krajach są regulowane w sposób odmienny. Nie podejmując prób definiowania tego terminu, prawo międzynarodowe stoi na stanowisku, zgodnie z którym każde państwo posiada swobodę podejmowania decyzji w zakresie tego, kto posiada lub kto nie posiada jego obywatelstwa. Do kompetencji własnych państw należą kwestie tworzenia norm prawnych w zakresie nabywania lub utraty obywatelstwa, a także podejmowania decyzji wykonawczych, odnoszących się do nabycia i utraty obywatelstwa. Zasada ta znalazła swoje potwierdzenie w orzeczeniach Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej[165], Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości[166], a także w Konwencji haskiej z 12 kwietnia 1930 r. w sprawie niektórych zagadnień dotyczących konfliktu ustaw w zakresie obywatelstwa. Zgodnie z jej art. 1 „Każde państwo władne jest

[164] E. Dynia, *Obywatelstwo narodowe a obywatelstwo europejskie*, Rzeszów 2007, s. 2-3.
[165] Orzeczenie z 1923 r. w sprawie wydanych przez rząd francuski dekretów regulujących zagadnienie obywatelstwa w prorektoratach francuskich Maroko i Tunezji, PCIJ, seria B, nr 4, s. 24.
[166] Orzeczenie z 1955 r. w sporze pomiędzy Liechtensteinem i Gwatemalą w sprawie Nottebohma, ICJ Reports, 1955, nr 4, s. 13.

określić w swym ustawodawstwie, kto jest jego obywatelem. Ustawodawstwo to powinno być przyjęte przez inne państwa, byleby było ono zgodne z umowami międzynarodowymi, zwyczajem międzynarodowym i zasadami prawymi ogólnie uznanymi w przedmiocie obywatelstwa"[167]. W podobny sposób kwestia ta została sformułowana w przyjętej przez Radę Europy w dniu 7 listopada 1997 r. Europejskiej Konwencji o Obywatelstwie. Weszła ona w życie 1 marca 2000 r.[168] (Polska podpisała Konwencję 29 kwietnia 1999 r.)[169]. W jej art. 2 znajduje się definicja obywatelstwa, którym jest pewna więź prawna łączącą państwo z osobą, bez konkretnego wskazania jej pochodzenia etnicznego. Ma ona charakter dwustronny, wzajemny. Warto podkreślić, że było to pierwsze, lecz ogólne, zdefiniowanie analizowanego terminu, który ze względu na ograniczony zasięg obowiązywania, nie mógł zostać zaliczony do normy powszechnej. Biorąc pod uwagę powyższe definicje, w ramach niniejszego podrozdziału obywatelstwo można odczytywać, jako więź prawną, łączącą osobę z państwem[170]. Prawem o obywatelstwie z kolei określać będziemy zbiór unormowań prawnych, który za przedmiot stawia sobie obywatelstwo. W jego obszarze znajdować się będą np. kwestie nabywania, posiadania obywatelstwa, jego utraty, a także zakres kompetencyjny właściwych organów i wszelkie procedury z tym związane. Określa ono także pozycję konkretnej jednostki w państwie oraz jej status[171]. Z kolei prawo krajowe – w tym również polskie – zamiast podejmowania prób zdefiniowania pojęcia obywatelstwa, skupia się głównie na aspektach, związanych z jego nabyciem i utratą[172].

A. Dolski zauważa, że prawo międzynarodowe publiczne formułuje pięć sposobów nabycia obywatelstwa. Należą do nich urodzenie, naturalizacja, powrót do przynależności, podbój lub cesja terytorium[173]. Nabycie obywatelstwa poprzez urodzenie odbywa się na podstawie zasady prawa krwi (*ius sanguins)*, określanej również mianem zasady pochodzenia lub według drugiej zasady - prawa ziemi (*ius soli),* nazywanej także zasadą terytorialną. W pierwszym przypadku o kwestii obywatelstwa jednostki decyduje obywatelstwo rodziców. W drugim przeważającym czynnikiem jest miejsce urodzenia, a więc jednostka nabywa

[167] LNTS, vol. 179, s. 89; Dz. U. z 1934 r., nr 27, poz. 217; Dz. U. z 1937 r., nr 47, poz. 361 i 362 i nr 77 poz. 568. Konwencja ta nie weszła w życie z powodu braku odpowiedniej liczby ratyfikacji, jednak uznaje się ją za część międzynarodowego prawa zwyczajowego.
[168] European Treaty Series (ETS) 1997, No 166, Tekst polski [w:] A. Łazowski, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zbiór przepisów*, Zakamycze 2003, s. 360-374.
[169] E. Dynia, *Obywatelstwo narodowe…*, s. 2-3.
[170] M. Zdanowicz, *Wielokrotne obywatelstwo w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 2001, s. 15-20.
[171] E. Dynia, *Obywatelstwo narodowe…*, s. 1.
[172] J. Jagielski, *Obywatelstwo polskie. Zagadnienia podstawowe*, Warszawa 1998, s. 9.
[173] A. Dolski, *Kształtowanie elementów państwa. Terytorium, ludność, władza. Zagadnienia ustrojowo-prawne*, Londyn 1943, s. 67-68.

obywatelstwo kraju, na terytorium którego doszło do urodzenia. Powyższe zasady są wykorzystywane przez państwa współczesne w celu realizacji prawnej nabywania obywatelstwa. Ma to miejsce z mocy prawa w oparciu o kryterium urodzenia. Zasady te nie mają jednak zastosowania wyłącznie w czystej formie, a w praktyce ustawodawstwo krajowe poszczególnych państw często łączy elementy obydwu zasad. Rezultatem tego jest traktowanie, jak swojego obywatela, jednocześnie dziecka, które urodziło się przez własnych obywateli za granicą, jak również dziecka cudzoziemców, które przyszło na świat na terytorium danego państwa. Ustawodawstwa poszczególnych państw zazwyczaj, zakładając jako główną zasadę prawa krwi albo prawa ziemi, zezwalają na posiłkowe stosowanie tej drugiej zasady[174]. Nadanie obywatelstwa może mieć miejsce również w drodze administracyjnej. Kluczowe znaczenie ma naturalizacja, czyli nadanie obywatelstwa poprzez konkretny organ administracji państwowej. Procedura naturalizacji, jak również kompetencje właściwego organu dotyczące tej kwestii, są regulowane przez prawo krajowe[175]. Zazwyczaj naturalizacja jest efektem małżeństwa lub przysposobienia, jak również nadania obywatelstwa przez władzę państwową, po uprzednim spełnieniu wskazanych prawem warunków[176].

O odmiennym statusie prawnym można mówić w kontekście obywatelstwa Unii Europejskiej. Art. 9 Traktatu o Unii Europejskiej w brzmieniu Traktatu z Lizbony stwierdza „We wszystkich swoich działaniach Unia przestrzega zasady równości swoich obywateli, którzy są traktowani z jednakową uwagą przez jej instytucje, organy i jednostki organizacyjne. Obywatelem Unii jest każda osoba mająca obywatelstwo Państwa Członkowskiego. Obywatelstwo Unii ma charakter dodatkowy w stosunku do obywatelstwa krajowego i nie zastępuje go”[177]. Obywatelstwo Unii jest więc obywatelstwem uzupełniającym w kontekście obywatelstwa państw członkowskich. Uzależnione jest ono od posiadania obywatelstwa jednego z krajów członkowskich UE. Osoba, która posiada obywatelstwo państw UE, nabywa jednocześnie obywatelstwo Unii i nie musi w tym zakresie spełniać jakichkolwiek dodatkowych warunków. Z kolei utrata obywatelstwa państwa członkowskiego spowoduje automatyczną utratę obywatelstwa UE[178].

[174] E. Dynia, *Obywatelstwo w świetle prawa międzynarodowego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia, Sectio G” 2000, vol XLVII, s. 28.
[175] A. Zawidzka-Łojek, A. Łazowski, B. Sonczyk, *Prawo międzynarodowe…,* s. 137.
[176] A. Dolski, *Kształtowanie elementów…,* s. 67-68.
[177] Zob. A. Przyborowska-Klimczak, E. Skrzydło-Tefelska, *Dokumenty europejskie*, t. VI, cz. 1, Lublin 2011, s. 45.
[178] E. Dynia, *Obywatelstwo Unii Europejskiej*, „Biuletyn Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Rzeszowie” 2009, nr 8, s. 37.

J. Barcik i R. Grzeszczak określają obywatelstwo UE jako status prawny, który odnosi się do kwestii obywatelstwa w wymiarze wewnętrznym i podkreślający w głównej mierze członkostwo we wspólnocie politycznej, a także możliwość posiadania konkretnych praw przez osoby mające ten status. Należy zauważyć, że nie ma on wpływu na status obywatelstwa w odniesieniu do wymiaru zewnętrznego, z racji tego, że Unia Europejska nie jest państwem[179]. Zakres praw, który przysługuje jednostce w kontekście posiadania obywatelstwa Unii, obejmuje przede wszystkim prawa przyznane już wcześniej jednostkom, w tym także te, wynikające ze swobód rynku i prawa podstawowe, chronione przez prawo UE. Niektóre z nich mają szerszy zakres podmiotowy, a co za tym idzie, przysługują także każdej osobie fizycznej lub prawnej, która posiada miejsce zamieszkania lub swoją siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich. Należy zauważyć, iż Karta praw podstawowych UE z 7 grudnia 2000 r. zawiera tytuł V „Prawa obywateli". Wiele z jej praw, tak jak np. prawa traktatowe, przysługują jedynie obywatelom UE. Wśród nich należy wymienić m.in. swobodę przedsiębiorczości, prawo do swobodnego przemieszczania się oraz przebywania na terytorium państwa członkowskiego UE, prawa wyborcze, prawo do ochrony dyplomatycznej i konsularnej krajów członkowskich, a także prawo zgłaszania petycji do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich i Parlamentu Europejskiego[180].

W prawie międzynarodowym występuje również pojęcie bezpaństwowca. Jego definicja została określona w Konwencji o statusie bezpaństwowca z 28 sierpnia 1954 r.[181]. Zgodnie z nią bezpaństwowcem jest osoba, której żadne państwo nie uznaje za swojego obywatela w świetle jego prawa oraz praktyki jego stosowania. Co ważne, definicja ta nie wskazuje sposobu, poprzez który osoba ta stała się bezpaństwowa. Zaliczyć do nich można osoby, które stały się bezpaństwowcami bezpośrednio z mocy prawa, jak również osoby, których status bezpaństwowca jest skutkiem działań lub też zaniechań, konkretnych organów państwa. W świetle powyżej definicji nie ma znaczenia fakt, czy dana osoba znajduje się w tej sytuacji dobrowolnie, czy wbrew jej woli. W tym ujęciu definicja bezpaństwowca jest wyrazem jej obiektywnej koncepcji, ponieważ odnosi się wprost do okoliczności, które świadczą o tym, że jednostka nie posiada obywatelstwa żadnego państwa, a nie nawiązuje do powodów samej bezpaństwowości – w takim przypadku byłby to wyraz koncepcji bardziej subiektywnej. Należy zauważyć, iż w konwencyjnej definicji bezpaństwowca użyto sformułowania „na potrzeby tej Konwencji". Oznacza to, że posiada ona charakter definicji

[179] J. Barcik, R. Grzeszczak, *Prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2022, s. 157.
[180] J. Barcz, M. Górka, A. Wyrozumska, *Instytucje i prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2020, s. 367-368.
[181] United Nations Treaty Series (UNTS), vol. 360, s. 130.

regulującej, która została stworzona na potrzeby tego konkretnego aktu prawnego. Aktualnie jednak definicja ta uznawana jest za element zwyczajowego prawa międzynarodowego, a więc jest wykorzystywana do celu definiowania tego pojęcia na użytek innych traktatów. Pomimo jej zwyczajowego charakteru, należy przyjąć, że wiąże ona nie tylko same strony Konwencji z 1954 r., ale i również państwa, które nie ratyfikowały Konwencji, jednak posługują się pojęciem bezpaństwowca na różne potrzeby[182]. Definicja ta czasem może stawać się nieco problematyczna, z racji tego, że obowiązek ustalenia negatywnego warunku, na podstawie którego dana osoba nie jest obywatelem żadnego państwa, ciąży właśnie na samych państwach[183].

Problematyka bezpaństwowców została także uregulowana w Konwencji w sprawie zredukowania i wyeliminowania bezpaństwowości z 28 sierpnia 1961 r.[184]. Jej głównym celem była próba zniwelowania u podstaw wspomnianej bezpaństwowości. Regulacje przewidywały utworzenie specjalnego organu, w ramach którego osoby, będące bezpaństwowcami, mogłyby uzyskiwać pomoc przy składaniu konkretnych wniosków, kierowanych do władz państwowych. Misję tę powierzono UNHCR[185]. Konwencja dodatkowo zobowiązała kraje do nadawania obywatelstwa bezpaństwowcom, którzy urodzili się na ich terytorium oraz zakazywała pozbawienia obywatelstwa osób, które mogłyby w wyniku takich aktów stać się bezpaństwowcami[186]. Konwencja ta w art. 1 stwierdza „Umawiająca się Strona przyzna swe obywatelstwo osobie urodzonej na jej terytorium, jeżeli w przeciwnym przypadku osoba ta pozostałaby bezpaństwowcem”[187].

Odrębną tematyką jest kwestia wielokrotnego obywatelstwa. Zakłada ona, że dana osoba powiązana jest węzłem obywatelstwa z więcej niż jednym krajem, w oparciu o ich normy wewnętrzne. Tematyka ta została uregulowana w art. 14 ust. 1 Europejskiej Konwencji o Obywatelstwie z 6 listopada 1997 r., zgodnie z którą „Państwo Strona zezwoli dzieciom mającym różne obywatelstwa nabyte automatycznie w chwili urodzenia na zachowanie tych

[182] D. Pudzianowska, *Bezpaństwowość w prawie publicznym*, Warszawa 2019, s. 64-67.
[183] W konferencji, na której przyjęto konwencję, udział wzięło dwadzieścia siedem państw uczestniczących i pięć państw obserwatorów. Zob. G. S. Goodwin-Gill, *Convention relating to the status of stateless persons*, United Nations 2011, s. 4.
[184] Tekst Konwencji [w:] „Yearbook of Human Rights” 1961, s. 427.
[185] Biuro Wysokiego Komisarza ds. Uchodźców (UNHCR) zostało powołane 14 grudnia 1950 r. w wyniku rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
[186] E. Dynia, *Obywatelstwo w świetle…*, s. 37.
[187] „Yearbook of Human Rights”…, s. 427.

obywatelstw oraz swoim obywatelom na posiadanie innego obywatelstwa w przypadkach, w których to inne obywatelstwo zostało automatycznie nabyte przez małżeństwo”[188].

Co ważne, praktyka państw w tym obszarze nie jest jednolita. Na przykład w Estonii, Gruzji, Armenii, Albanii czy Chinach prawo wewnętrzne nie zezwala na jednoczesne posiadanie obywatelstwa innego kraju. Konstytucja Ugandy z 1995 r. nawet bezpośrednio tego zakazuje. Na taki stan rzeczy zezwalają z kolei regulacje zawarte w Konstytucji Republiki Zielonego Przylądka i Turkmenistanu. Prawo krajowe Chorwacji, Łotwy, czy Węgier wskazuje, że osoba posiadająca podwójne obywatelstwo, która przebywa na terytorium tych państw, jest uznawana wyłącznie za ich obywatela[189]. Z kolei prawo polskie oparte zostało na zasadzie krwi, a zasada ziemi ma jedynie charakter pomocniczy. Ustawa o obywatelstwie polskim z 2 kwietnia 2009 r.[190] stanowi, że dziecko nabywa obywatelstwo polskie przez urodzenie, jeśli co najmniej jedno z rodziców posiada obywatelstwo polskie (art. 14 ust. 1). Zasada ziemi będzie miała zastosowanie w momencie, gdy dziecko urodziło się na terytorium RP, a jego rodzice są nieznani lub też ich obywatelstwo jest nieokreślone (art. 14 ust. 2), albo w sytuacji, gdy dziecko zostało znalezione na terytorium RP i jego rodzice nie są znani (art. 15)[191].

1.2.4. Władza jako element państwa

Rząd – obok terytorium i ludności - jest kolejnym z trzech elementów, składających się na państwo. W nauce prawa międzynarodowego publicznego mianem władzy najwyższej określa się te organy, które mogą sprawować pełnię suwerennej władzy państwa nad jego terytorium i nad ludnością, która osiadła na tym terytorium. Pod pojęciem rządu rozumie się „naczelny, zarządzająco-wykonawczy, kolegialny organ władzy państwa, kierujący całym aparatem administracyjnym i zapewniający jednolitość jego działania”. Zdaniem Z. J. Pietrasia „rząd należy rozumieć jako kierowniczy ośrodek decyzyjny”. Na płaszczyźnie międzynarodowej rząd jest naczelnym organem administracji państwa. Jego kompetencje określać będzie konstytucja danego kraju. W jego imieniu na arenie międzynarodowej zazwyczaj występuje premier. Aktualnie zauważalny jest wzrost znaczenia rządu w kontekście reprezentacji i wyrażania woli państwa na zewnątrz. Coraz częściej w obrocie

[188] Ł. Kierznowski, *Wielokrotne obywatelstwo i pozycja multiobywatela w prawie polskim* [w:] M. Perkowski, W. Zoń, *Umiędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego*, T. 1, Białystok 2016, s. 140-143.
[189] M. Zdanowicz, *Wielokrotne obywatelstwo…,* s. 168-170.
[190] Dz.U. 2012 poz. 161.
[191] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 238.

międzynarodowym rząd traktowany jest jako synonim państwa. Do spraw wewnętrznych każdego państwa należy z kolei jego forma oraz zagadnienia zmiany rządu. Warto podkreślić, że państwo zachowuje podmiotowość prawnomiędzynarodową niezależnie od zmian w zakresie terytorium, ludności i rządu[192].

Państwo, w ramach podmiotowości prawnomiędzynarodowej, realizuje swoje uprawnienia oraz obowiązki tylko i wyłącznie przez organy, a więc ludzi, którzy sprawują funkcje państwowe. W kontekście postępowania jakiegoś państwa zawsze chodzić będzie o konkretne działania lub zaniechania organów, które są uprawnione do wyrażania woli tego państwa. Z racji tego kwestia kompetencji organów państwa nie będzie obojętna dla prawa międzynarodowego, jednak przede wszystkim należy do dziedziny prawa państwowego. Dotyczyć to będzie wszystkich organów państwa, które występują w zakresie stosunków międzynarodowych - nie tylko tych stale lub czasowo działających w imieniu państwa poza jego granicami. Strefa zewnętrznej reprezentacji państwa jest przedmiotem uregulowania z jednej strony prawnopaństwowego, jak również prawnomiędzynarodowego[193]. Pojawia się jednak pytanie, jakie cechy powinna wykazywać władza państwowa. I. Brownlie i M. N. Shaw zgodnie wskazują, że powinna to być „stabilna polityczna wspólnota utrzymująca porządek prawny na pewnym terytorium". L. Cavare z kolei podaje cechy charakterystyczne dla władzy państwowej. Jest to władza definitywna, gdyż żadna inna władza nie jest w stanie unieważnić decyzji, które zostały podjęte przez władzę państwową. Jest to również władza pierwotna, tj. niewywodząca się od innych instytucji lub organów. Wskazane cechy władzy państwowej pozwalają na odróżnienie jej od władzy wspólnot, prowincji, które wchodzą w skład państwa[194].

Władza, jako jeden z elementów państwa, w nauce prawa międzynarodowego jest rozumiana w sensie porządku, przeciwstawnego do anarchii. O ile anarchia, jako stan, który wyklucza państwowość, była wielokrotnie omawiana w dawnej nauce prawa międzynarodowego, to aktualne prace odczytują tę kwestię raczej pozytywnie, podkreślając, że ważną cechą władzy państwowej jest przede wszystkim jej trwałość[195]. Z perspektywy prawa międzynarodowego władzą najwyższą określa się te organy, które wykonują pełnię władzy suwerennej państwa - nad jego terytorium oraz nad ludnością, która na nim osiadła[196]. Władza będzie charakteryzować się pewnymi cechami, które łączą się często z ustrojem,

[192] E. Dynia, *Uznanie rządu…*, s. 25-26.
[193] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…,* s. 127-128.
[194] K. Czubocha, *Pojęcie państwa…*, s. 45.
[195] L. Antonowicz, *Państwa i terytoria…*, s. 22.
[196] E. Dynia*, Uznanie rządu w prawie międzynarodowym,* Lublin 1997, s. 25.

w którym przyszło ją sprawować. Widoczne są one zarówno w kształcie władzy, jak i możliwościach jej wyłaniania, ale również w relacjach z obywatelami, co tworzy jej istotę[197].

Termin „władza" nie jest najłatwiejszym do zdefiniowania. Pomimo tego, podejmowano wiele prób, by znaleźć odpowiedzieć na pytanie, czym ona właściwie jest. Co istotne, nie jest to także nowe określenie. W swoim dziele *De re publica* Cyceron używał pojęcia *potestas legitima*, które oznaczało realną władzę, a mieszkańcy starożytnego Rzymu wspominali o *potestas et auctoritas,* szacunku do władzy i jej autorytetu[198]. Również doktryna nie dostarcza jednolitych wskazówek dotyczących tego, czym jest władza. Ze względu na wiele obszarów, których bezpośrednio dotyczy, w dalszym ciągu poszukuje się odpowiedzi na pytania dotyczące jej przejawów oraz tego, w jakim stopniu wpływa ona na jednostki, a przede wszystkim, jakie są jej granice. W prawnym, klasycznym ujęciu, władza będzie przede wszystkim rozpatrywana z perspektywy legitymizacji, czyli podstaw, które dają jej prawo do rządzenia. Wśród nich początkowo wskazywano na prawo naturalne, później na prawo boskie oraz np. na kontrakt społeczny. Czołowym ośrodkiem władzy jest państwo, a także jego instytucje polityczne, tworzące prawo. Pod kątem zasięgu ograniczona jest przede wszystkim granicami państwowymi, pokrywającymi z granicami, w obszarze których może działać władza państwowa. Określa się ją także stosunkiem, łączącym rządzących z rządzonymi, a u jego podstaw stoi kontrakt. Gdy dojdzie do naruszenia go przez władzę – używa się takich określeń, jak ucisk, bądź uzurpacja, a gdy dokonują tego rządzeni, mamy do czynienia z prawem do buntu[199].

Słownik Języka Polskiego PWN definiuje władzę, jako prawo do rządzenia państwem. Określa się ją również, jako „stosunek społeczny między dwiema grupami, polegający na tym, że jedna z grup może w sposób trwały oddziaływać na postępowanie grupy drugiej w realizacji zadań społecznych i ma środki zapewniające jej kontrolę tego postępowania". Z kolei władzą państwową określana jest „suwerenna i uniwersalna władza nad danym terytorium państwowym, zdolna do zapewnienia obowiązującego porządku prawnego, społecznego i ekonomicznego, spełniająca również inne, wewnętrzne i zewnętrzne funkcje państwowe"[200].

[197] A. Górski, *Władza polityczna w myśli Stanisława Cata-Mackiewicza*, Kraków 1999, s. 161.
[198] R. Małajny, *Podział władzy państwowej jako przesłanka jej legitymacji*, „Przegląd Sejmowy" 2014, nr 3, s. 10.
[199] L. Rasiński, *Współczesne koncepcje władzy*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego" 2006, nr 1, s. 28-29.
[200] M. Szymczak, *Słownik języka polskiego PWN. R-Z*, Warszawa 1996, s. 680.

Wiele definicji kładzie nacisk na efektywność władzy, którą należy odczytywać w kategoriach niezależności w odniesieniu do tworzenia i egzekwowania prawa, a także faktycznej kontroli nad terytorium państwa oraz jego ludnością, która nazywana jest również zwierzchnictwem terytorialnym i osobowym - po części łączy się to z wcześniej omawianymi elementami państwa. Z perspektywy prawa międzynarodowego efektywność władzy wyraża się również w zdolności do występowania w stosunkach międzynarodowych oraz podejmowania w tym zakresie samodzielnych decyzji, choć niekiedy zdolność ta może być ograniczona umowami międzynarodowymi[201]. Władza jest zaprzeczeniem anarchii, ale przede wszystkim jest jednym z obligatoryjnych elementów funkcjonowania państwa. Co prawda, pogląd mówiący o upadku państwa w sytuacji niemożności natychmiastowego wyłonienia nowego rządu, jest już wyłącznie archaizmem i dopuszczalna jest krótkotrwała anarchia, jednak należy podkreślić, że nawet w przypadku braku rządu państwo w dalszym ciągu jest podmiotem prawa międzynarodową. Wiąże się to również z zasadą ciągłości państw[202]. Z racji tego okresowy zanik władzy lub też czasowa utrata jej efektywności, np. na skutek katastrofy naturalnej, wojny domowej, czy obcej interwencji, nie wpływa znacznie na status państwa z perspektywy prawa międzynarodowego. Dotychczasowa praktyka wskazuje na wiele tego typu przykładów. Republika Czadu latami była pogrążona w wojnie domowej, a efektem tego było rozdrobnienie władzy i podział na kilka wykonujących ją ośrodków. Z kolei Federalna Republika Somalii od 1991 r. ma do czynienia z rozkładem władzy centralnej, nie mogąc utworzyć efektywnego rządu, który byłby zdolny do sprawowania kontroli na całym terytorium kraju. Skutkowało to powstaniem wielu grup przestępczych, które specjalizowały się w porwaniach dla okupu m.in. statków, przepływających w pobliżu wybrzeży tego państwa. Powyższe przesłanki nie dyskwalifikują jednak obu krajów, jako podmiotów w prawie międzynarodowym publicznym. W dalszym ciągu zachowują one swoją integralność terytorialną, a także widnieją na mapach świata[203]. Taki tok rozumowania wydaje się być słuszny, w innym przypadku, gdyby np. długotrwały rozpad systemu władzy łączył się z utratą statusu państwa, to traciłoby ono także swoją podmiotowość prawnomiędzynarodową. Skutkiem tego byłoby traktowanie jego terytorium, jako ziemi niczyjej, co mogłoby doprowadzić do zajęcia go przez kraje trzecie, a nawet do przeprowadzenia potencjalnej aneksji. Z racji tego doktryna wypracowała pojęcie „państwa upadłego", które na skutek demontażu wewnętrznych struktur państwowych traci zdolność do

[201] S. Karowicz, *„Być państwem"…*, s. 159-161.
[202] L. Antonowicz, *Pojęcie państwa…,* s. 129-130.
[203] K. Czubocha, *Pojęcie państwa…,* s. 47.

podejmowania działań w zakresie stosunków międzynarodowych, jednak nie traci podmiotowości prawnomiędzynarodowej. Należy więc podkreślić, że ewentualne zagarnięcie terytorium takiego państwa jest niezgodne z prawem międzynarodowym. Gdyby jednak doszło do takiego przypadku, to zadaniem i priorytetem społeczności międzynarodowej jest podjęcie działań, które będą miały na celu dokonanie odbudowy struktur władzy wewnętrznej w takim kraju[204]. Oczywistym jednak jest, że brak wewnętrznej stabilizacji, łączący się z tymczasowym zanikiem aparatu władzy, w przeszłości sprzyjał – a na niektórych kontynentach nadal sprzyja – ekspansjonistycznej polityce państw silniejszych, które wykorzystując osłabienie swojego sąsiada, starały się poszerzyć strefę swoich wpływów, a w skrajnych przypadkach nawet terytorium, co czasem skutkowało upadkiem pogrążonego w chaosie wewnętrznym państwa[205].

Istotnym pojęciem z perspektywy władzy jest suwerenność państwowa. W dużym uproszczeniu oznacza ona niezależność władzy w aspekcie państwowym od pozostałych podmiotów. Władza państwowa to władza pierwotna, niepotrzebująca kontrasygnaty lub zgody ze strony innej władzy na swoje działania. Skutkiem tego jest brak „rządu światowego", który miałby prawo do nakazywania, bądź zakazywania podejmowania wskazanych działań rządom innych państw. Jedynie państwa jako pełne, pierwotne i niepodzielne podmioty prawa międzynarodowego samodzielnie regulują stosunki z państwami trzecimi. Należy zauważyć, że pozwala to jednak państwom w sposób całkowicie dowolny podejmować wszelkie działania. Władza suwerenna jest zobowiązana do poszanowania suwerenności oraz praw i integralności innych państw, także z uwzględnieniem zaciągniętych w jej imieniu zobowiązań międzynarodowych. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że obecna doktryna nie uznaje istnienia suwerenności absolutnej[206]. Kwestie suwerenności będą szczegółowo omawiane w dalszej części dysertacji.

Państwa realizują swoje obowiązki, a także uprawnienia przy wykorzystaniu organów – konkretnych osób, sprawujących określone funkcje państwowe oraz wyrażających jego wolę poprzez działanie, a czasem zaniechanie. Pewne organy państwa są uprawnione do występowania oraz jego reprezentacji w sferze stosunków zewnętrznych – przeważnie zagadnienia te są regulowane przez prawo wewnętrzne, a także prawo międzynarodowe. Można je podzielić na tzw. organy kierownicze (wewnętrzne) oraz podporządkowane (zewnętrzne) – kryterium podziału jest pozycja w hierarchii państwowej. Organy kierownicze

[204] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 167-168.
[205] M. Sobczyński, *Państwa i terytoria…,* s. 42-43.
[206] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 115.

należą do władzy najwyższej, wchodzącej w skład wymienionego wyżej trzeciego elementu państwa. Co oczywiste, ich właściwości określa Konstytucja. Należy jednak zauważyć, że na przestrzeni wieków wytworzyła się tożsama dla większości państw struktura organów, do których zaliczyć można głowę państwa, rząd i premiera, ministra spraw zagranicznych oraz parlament[207]. Co istotne, fakt posiadania organów nie świadczy sam w sobie o tym, że będziemy mieli do czynienia z podmiotem prawa międzynarodowego publicznego, którym jest państwo. Główną przesłanką w tym przypadku jest sprawowanie efektywnej władzy w obrębie danego terytorium oraz nad znajdującą się w nim ludnością. Przesłanka ta powinna być spełniona już na etapie kształtowania się państwa[208]. Pojęcie efektywności odnosi się aktualnie przede wszystkim do rządu i jest łączone z tzw. legitymizacją władzy. Jest także rozpatrywane w kontekście jakości jej wykonywania w perspektywie wewnętrznej oraz zewnętrznej. Warto podkreślić, że efektywność w dalszym ciągu nie została szczegółowo zdefiniowana przez jakąkolwiek normę prawa międzynarodowego. Termin ten nadal stosuje się nie tylko do władzy, ale i do wielu innych zjawisk[209].

W sytuacji pozakonstytucyjnej zmiany rządu, aby mógł on skutecznie i efektywnie reprezentować dany kraj na zewnątrz, wymagane jest jego uznanie. Należy to odczytywać, jako akt prawny, na mocy którego dane państwo albo większa liczba państw uznają, że konkretna władza polityczna, która powstała w sposób niezgodny z konstytucją, ma prawo do reprezentowania tego państwa na zewnątrz oraz wykonuje swoje kompetencje w sposób pełni efektywny. Zazwyczaj w takich sytuacja mowa jest o rządach utworzonych poprzez zamach stanu, interwencję wojskową państw trzecich, czy rewolucję[210].

Reasumują, prawo międzynarodowe nie określa bezpośrednio obligatoryjnych warunków, jakie musi spełnić władza państwowa, aby można było w stosunku do niej używać tego określenia. Skutkiem takiego stanu rzeczy są rozbieżności dotyczące tego, czy o państwie można mówić, gdy już wykształciły się organy mogące reprezentować je w stosunkach zewnętrznych, czy wymagane są jedynie struktury, które mogą egzekwować prawo tworzone przez państwo. W myśl prawa międzynarodowego dużej roli nie będzie odgrywać także struktura organizacyjna[211]. Niewątpliwie element władzy jest konieczny, by

[207] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa*…, s. 127-129.
[208] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…,* s. 89.
[209] B. Mielnik, *Podmiotowość a efektywność* [w:] B. Mielnik, A. Wnukiewicz-Kozłowska, *Podmiotowość w prawie międzynarodowym,* Wrocław 2013, s. 64-66.
[210] E. Dynia, *Legitymizm demokratyczny i uznanie rządu* [w:] E. Haliżak, R. Kuźniar (red.), *Prawo, instytucje i polityka w procesie globalizacji. Księga jubileuszowa dedykowana Prof. J. Symonidesowi*, Warszawa 2003, s. 113.
[211] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 271.

mówić o państwie, jako o podmiocie prawa międzynarodowego publicznego. Tematyka ta wymaga jednak doprecyzowania wielu kwestii, co będzie zapewne zadaniem doktryny na następne lata.

1.3. Suwerenność państwa

1.3.1. Ewolucja pojęcia suwerenności

Kwestia suwerenności jest poddawana w nauce prawa międzynarodowego wielu analizom. Próby jej definiowania, atrybuty oraz konsekwencje, czy wreszcie tematyka jej nabycia lub utraty nadal budzą spory w doktrynie, pomimo tego prawo międzynarodowe ich nie rozstrzyga, gdyż suwerenność na ten moment nie stanowi przedmiotu jednoznacznych unormowań traktatowych. Mnogość koncepcji suwerenności oraz jej konotacje socjologiczne i polityczne, a także odniesienia kulturowe prowadzą do niemożności znalezienia powszechnego konsensusu w ramach społeczności międzynarodowej w zakresie klarownego ujęcia w ramy traktatowe tego skomplikowanego zagadnienia. Znalezienie uniwersalnej i pojemnej formuły dla tak wielopłaszczyznowego zagadnienia nie byłoby zadaniem łatwym. Obecne tendencje w zakresie prawa międzynarodowego pokazują, że definicja „suwerenności" ma charakter elastyczny, żywy i podlega licznym przemianom na przestrzeni dziejów. Niewątpliwy wpływ na to mają zmiany zachodzących w stosunkach międzynarodowych, a także w samym prawie. Fakt ten dodatkowo komplikuje próby traktatowego odzwierciedlenia tego zakresu tematycznego[212].

Definicja „suwerenności" w nauce prawa zaliczana jest do „najbardziej kontrowersyjnych i spornych"[213]. Suwerenność jest pojęciem, które od wieków łączyło się z rozwojem teorii państwa i prawa. Wykorzystują je prawnicy, ale również ekonomiści, politolodzy, czy politycy i dziennikarze. Co ciekawe, rozumienie tego terminu może być inne dla każdej z powyższych grup. Na tle definicji suwerenności w dalszym ciągu w doktrynie toczy się wiele sporów, które głównie dotyczą jej treści. Należy zauważyć, że na przestrzeni wieków wielokrotnie dochodziło do modyfikacji pojęcia suwerenności, również w nawiązaniu do prawa międzynarodowego. Pomimo procesów globalizacji, a także wzrostu znaczenia organizacji międzynarodowych, rozwoju prawa międzynarodowego i pojawienia się nowych jego podmiotów, to państwo w dalszym ciągu jest jedynym pierwotnym, pełnym,

[212] I. Gawłowicz, *Nowe wykorzystywanie suwerenności jako signum temporis* [w:] I. Gawłowicz, I. Wierzchowiecka (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005, s. 26.
[213] J. Jaskiernia, *Suwerenność narodu a koncepcja „państwa postsuwerennego"*, „Państwo i Prawo" 2006, z. 10, s. 43.

a także suwerennym podmiotem prawa międzynarodowego, a co się z tym łączy - głównym jego aktorem. Rozwój stosunków międzynarodowych oraz większa aktywność organizacji międzynarodowych nie doprowadziła do zaniku suwerenności państw, a jedynie przyczyniła się do jej ewolucji, dostosowując się zarazem do aktualnej specyfiki[214]. W celu lepszego zrozumienia tego procesu należałoby poddać szczegółowej analizie zmiany, zachodzące w rozumieniu pojęcia suwerenności, począwszy od momentu, kiedy powstało, do czasów współczesnych.

Termin „suwerenność" od samego początku był z jednej strony kategorią wartościującą i najważniejszą, a z drugiej pozwalał na ukazanie wzajemnych praw, a także obowiązków w stosunkach jednostki, społeczeństwa, narodu z państwem – szczególnie w ramach doktryny politycznej, czy prawnej. Od momentu kształtowania się teorii suwerenności koncepcja państwa-władcy, który pełnił rolę suwerena, znajdowała się na pierwszym planie[215]. Pierwotne przejawy idei suwerenności można znaleźć już w starożytności, miały one jednak mało wspólnego z aktualnym brzmieniem tego pojęcia. Przykładowo sami Grecy mieli świadomość pewnej niezależności, a zarazem odrębności swoich państw-miast, jednak – co należy podkreślić - odnosiła się ona tylko do sfery moralnej, a nie do sfery prawnej. Co ważne, w praktyce niezależność ta była często osłabiana. Nieco inaczej wyglądała sytuacja w starożytnym Rzymie. Należy podkreślić, że Rzymianie w swoich badaniach wytworzyli termin niezależności społeczności politycznych, a więc mieli pewną świadomość ich istnienia, jednak w dalszym ciągu nie można tego zaliczyć do wyrazu suwerenności państwa, pojmowanej w obecnych kategoriach prawa międzynarodowego. Wśród powodów takiego stanu rzeczy można wskazać m.in. na brak szerszych relacji z państwami. Hamowało to myśl jedności świata helleńskiego, a na późniejszych etapach historycznych rzymską doktrynę imperialną. W podobnym tonie wyrażała się idea chrześcijańskiej monarchii uniwersalnej, która opierała się na uniwersalnej wizji - pierwotnie cesarzy rzymskich, następnie niemieckich, a w jeszcze późniejszym czasie samych papieży. Z racji tego, nie istniały wtedy warunki i podstawy do wykształcenia pełnej koncepcji suwerenności państw, a więc i samego prawa międzynarodowego[216]. Powodowało to coraz większą chęć, aby odmienić ten stan rzeczy i uniezależnić się od ówczesnych władców cesarskich, papiestwa i wszystkich dookoła. Za taką opcją coraz bardziej zaczęła optować

[214] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015, s. 9-10.
[215] A. Monarcha-Matlak, *Kilka uwag o suwerenności* [w:] I. Gawłowicz, I. Wierzchowiecka (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005, s. 17.
[216] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa. Rekonstrukcja i znaczenie idei w prawie międzynarodowym*, Kraków 2004, s. 23-24.

znaczna część politycznych i - co ważne – nawet religijnych europejskich aktorów. Niektórzy uważają, że koncepcja ta narodziła się dopiero w końcówce średniowiecza. Jak zauważa Ch. McIlwain „Pełne rozwinięcie idei suwerenności należy do historyka nowoczesnej, a nie średniowiecznej myśli politycznej (…). Dla teorii suwerenności duże znaczenie ma idea narodowości, ewoluująca stopniowo w poczuciu narodowej jedności. To poczucie w pełni doszło do głosu najwcześniej w szesnastym wieku”[217]. W tym okresie suwerenność zaczęła stopniowo nabierać dzisiejszego znaczenia. Po rozpadzie cesarstwa rzymskiego dotychczasowy suweren władzy w aspekcie doczesnym – cesarz, stracił na znaczeniu. Wzrosła za to rola mniejszych państw narodowych, w których suwerenność została przypisana indywidualnie każdemu z panujących[218]. Państwa, które były uniezależnione od władzy cesarskiej i papieskiej, chciały wypracować takie mechanizmy współpracy międzynarodowej, które pozwoliłyby im na egzystencję, rozwój i bezpieczeństwo. Jednocześnie trwały prace nad utrwalaniem systemu, w którym suwerenność byłaby uznana za niezbywalny atrybut państwowości, wykluczający zarazem istnienie jakiejkolwiek władzy zwierzchniej. Jej logiczną, spójną koncepcję po raz pierwszy przedstawił w 1576 r. J. Bodin w swoim dziele pt. „Sześć ksiąg o Rzeczypospolitej”. Dokonując obserwacji polityki europejskiej, doszedł on do wniosku, że byt państwa zależny jest od uwarunkowań międzynarodowych, a także od sytuacji wewnętrznej, a więc jest zmienny i niepewny. Jak zauważał „Rzeczpospolita, jeśli jest dobrze ugruntowana, zabezpiecza się przeciw sile zewnętrznej i przeciw chorobom wewnętrznym”, zaś warunkiem jedności i niepodzielności jest suwerenność, z racji tego, że państwo jej pozbawione, przestaje być państwem. Biorąc pod uwagę powyższe, wartość suwerenności musi mieć charakter absolutny i nieustający, zaś jej znamiona niezbywalny. Koncepcja Bodina w pewien sposób ideologicznie wspierała monarchię absolutną i suwerenną władzę publiczną, która stanowiła prawo. W konsekwencji oznaczało to, że władca nie może być związany prawem, które stanowi, a jedynie prawem natury i prawem boskim[219]. Jak podkreśla A. Pieniążek „Ziarno idei suwerenności mogło znaleźć podatny dla siebie grunt w państwach Europy przed wiekiem XVI, ale kiełkować i rozwijać się zaczęło dopiero w czasach nowożytnych”[220].

Po Kongresie Wiedeńskim, zakończonym w 1815 r., suwerenność była coraz częściej rozumiana, jako pewna instytucja społeczności międzynarodowej, przyczyniająca się do

[217] R. Jackson, *Suwerenność. Ewolucja idei*, Warszawa 2011, s. 18-19.
[218] I. Wakuluk, *Nowe ujęcie suwerenności państw w naukach prawnych i ekonomicznych,* „Oeconomia Copernicana” 2011, nr 4, s. 47.
[219] I. Wierzchowiecka, *Suwerenność państwowa w prawie międzynarodowym* [w:] I. Gawłowicz, I. Wierzchowiecka (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005, s. 143.
[220] A. Pieniążek, *Suwerenność i problemy teorii i praktyki*, Warszawa 1979, s. 27.

utrzymania międzynarodowego porządku. Służyć temu miała także równowaga sił oraz rozwój dyplomacji[221]. W ramach tego rozpoczął się proces umacniania koncepcji suwerenności zewnętrznej, mającej zapewniać zakaz interwencji w wewnętrzne sprawy innych państw. Końcowo, w prawie międzynarodowym swoje umocowanie znalazła ona niestety dopiero po zakończeniu I, a właściwie II wojny światowej. Należy podkreślić, że duży udział w tym zakresie miały organizacje międzynarodowe, jak np. Liga Narodów, a w późniejszym czasie Organizacja Narodów Zjednoczonych. Twórcom Ligii Narodów zależało na tym, by zapobiec kolejnym walkom o wpływy światowe oraz wzmocnić i odbudować koncepcję pokoju światowego. Miało się to stać m.in. za sprawą wzrostu znaczenia prawa międzynarodowego, a kluczową rolę w tym aspekcie odgrywać miała zasada suwerennej równości państw. W samym Pakcie Ligi Narodów nie znalazły się bezpośrednie odniesienia do pojęcia suwerenności, co ważne, nie użyto go ani razu, pomimo tego w sposób pośredni można w nim odszukać nawiązań do tej tematyki np. w prawach (m.in. gwarancje niezależności politycznej i integralności terytorialnej), przyznanych na jego mocy państwom-stronom oraz w charakterze zobowiązań, które zostały na nie nałożone. Należy więc podkreślić, iż koncepcja suwerenności, ukształtowana po zakończeniu I wojny światowej, oprócz wspomnianych wyżej elementów, zawierała także obowiązek pokojowego rozwiązywania sporów, a także istotne zobowiązanie, mające na celu przestrzeganie norm prawa międzynarodowego. Państwa-strony, ze względu na posiadanie swojej suwerenności, nie musiały zgadzać się jednak na przyjęcie międzynarodowego prawodawstwa, odbywało się to na zasadzie dobrowolności[222].

W doktrynie często zwraca się uwagę na fakt, iż w początkach XX w. kwestia suwerenności częściowo zaczęła tracić na znaczeniu, zwłaszcza kiedy po I wojnie światowej w Europie powszechniejsza zaczęła się stawać idea demokratycznych państw prawa, w ramach której – w oparciu o prawo – miał miejsce podział władzy i przypisanie jej poszczególnym częściom kompetencji, które zazwyczaj wynikały z konstytucji[223]. Jak stwierdził Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w 1923 r. w sprawie *Wimbledon*[224] jednym z przejawów suwerenności państwa m.in. jest zdolność do zaciągania międzynarodowych zobowiązań, zaś istota suwerenności przejawia się także w zdolności do

[221] J. Czaputowicz, *Suwerenność*, Warszawa 2013, s. 97.
[222] A. Potyrała, *Współpraca państw z międzynarodowymi trybunałami karnymi a suwerenność. Studium politologiczno-prawne*, Poznań 2010, s. 157-159.
[223] P. Kaczorowski, *Suwerenność wczoraj i dziś* [w:] P. Stawarz, T. Wallas, K. Wojtaszczyk (red.), *Suwerenność państwa członkowskiego Unii Europejskiej*, Warszawa 2017, s. 18-20.
[224] Sprawa statku „Wimbledon" [w:] P. Daranowski, J. Połatyńska (red.), *Prawo międzynarodowe publicze. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2011, s. 15-16.

realizowania państwowych funkcji zarówno w sferze wewnętrznej, jak i sferze zewnętrznej – wyłącznie i niezależnie od innych państw. W pozostałych przypadkach nie można mówić o suwerenność państwa[225]. Pomimo tego, wskazane rozwiązania nie zapobiegły wybuchowi kolejnej, II wojny światowej. W jej trakcie doszło do naruszenia suwerenności wielu państw, w tym także i Polski. Jednakże państwa te jej nie utraciły i nadal zachowały ciągłość prawnomiędzynarodową.

Po zakończeniu II wojny światowej rozpoczął się kolejny etap ewolucji pojęcia suwerenności. Jak wskazują J. Helios i W. Jedlecka „Doktryna przywróciła państwu przymiot suwerenności. Jednakże swoją uwagę skupiła na zewnętrznych, praktycznych przejawach suwerennego charakteru państwa. Wskutek zmienionych warunków zdezaktualizowały się teorie o zmierzchu suwerenności". Od tego momentu to stabilizacja międzynarodowa i składający się na nią porządek prawny, miały być treścią suwerenności. Z racji tego, tak duży nacisk zaczęto kłaść na prawo międzynarodowe, negując zarazem wizję suwerenności absolutnej[226]. Istnienie systemów totalitarnych, wielokrotne nadużycia władzy państwowej oraz kolejna, niszcząca kontynent wojna światowa pokazały, że suwerenności nie powinna być odczytywana w kategoriach, które nie są niczym nieograniczone. Zagraża to nie tylko jednostkom, ale w głównej mierze grupom narodowym i etnicznym, czy społecznym[227]. II wojna światowa uwypukliła słabość i główne wady suwerenności państwowej, rozumianej w sposób radykalny. Proces odbudowy powojennego świata musiał odbywać się w ramach nowego porządku, w którym nad interesem narodowym miał znajdować się interes wspólnoty międzynarodowej, a także ludzkości. Skutkiem tego była idea powołania międzynarodowej instytucji, zajmującej się rozwiązywaniem sporów i konfliktów o podłożu międzynarodowym[228].

W powojennej rzeczywistości kompetencje stania na straży zbiorowego systemu bezpieczeństwa oraz suwerenności państw miała otrzymać ONZ. Wypracowana formuła poszanowania suwerenności innych państw zakładała jednoznacznie przestrzeganie zapisów prawa międzynarodowego, zaś jakiekolwiek jej ewentualne naruszenie miało nie tworzyć skutków prawnych, zwłaszcza w stosunku do państw trzecich. Należy podkreślić, że państwa, które należą do ONZ, zobligowane są do nieuznawania tego typu naruszeń, niezgodna

[225] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa w Unii Europejskiej: aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Państwo i prawo" 2003, z. 2, s. 28.
[226] J. Helios, W. Jedlecka, *Suwerenność w dobie procesów integracyjnych i globalizacyjnych*, Wrocław 2004, s. 14.
[227] P. Biskup, *Historyczna ewolucja idei suwerenności* [w:] J. Gołębiewski (red.), *Integracja a granice suwerenności*, Warszawa 2007, s. 123.
[228] I. Gawłowicz, *Nowe wykorzystywanie…,* s. 30.

z prawem jest również ich legalizacja. Art. 2 ust. 4 KNZ[229] wskazuje, że zakazane jest naruszanie integralności terytorialnej oraz niezawisłości politycznej każdego państwa[230]. Karta nie zawiera normy, która definiuje pojęcie suwerenności, pomimo tego sama kwestia suwerenności znajduje swoje odzwierciedlenie w tzw. zasadzie suwerennej równości państw, co będzie jeszcze przytaczane w dalszej części dysertacji. Co istotne, zasada ta została także unormowana w innych statutach organizacji, mających charakter regionalny[231], m.in. w art. 56 Karty Organizacji Państw Amerykańskich z 30 kwietnia 1948 r.[232], a także w art. 3 Karty Organizacji Jedności Afrykańskiej z 25 maja 1963 r.[233]. Art. 14 projektu Deklaracji o prawach i obowiązkach państw z 1949 r.[234] wskazuje, że „Każde państwo ma obowiązek postępować w stosunkach z innymi państwami zgodnie z prawem międzynarodowym i zgodnie z zasadą, że suwerenność każdego państwa jest podległa zwierzchnictwu prawa międzynarodowego". Należy to odczytywać jako fakt, iż suwerenność państwa może istnieć jedynie w stanie prawnym. Gdyby suwerenność miała jednak znajdować się poza prawem, to negowałoby to sam suwerenny charakter pozostałych państw. Obowiązek uznawania takiego stanu prawnego państw oddziela zaś działania, które podejmowane są przez państwa i wywodzą się z ich suwerenności od samowolnych decyzji. Suwerenna równość będzie miała jedynie rację bytu w sytuacji, gdy państwa będą w pełni jej świadome oraz będą ją akceptować, zwłaszcza jako coś, co znajduje się w granicach systemu prawnego, jednak nie obok niego[235]. Uchwalona 24 października 1970 r. przez Zgromadzenie Ogólne ONZ Deklaracja zasad prawa międzynarodowego[236], dotycząca przyjaznych stosunków i współdziałania państw zgodnie z KNZ, wskazuje na następujące elementy, które składają się na suwerenność państwową. Należą do nich m.in. tożsamy status wszystkich państw, który przejawia się równością członków międzynarodowej społeczności, prawo do korzystania z pełni suwerennych praw, a także swobodę wyboru systemu politycznego, społecznego, czy gospodarczego. Nie należy zapominać również o nienaruszalności integralności oraz niepodległości państw. Z punktu

[229] Zob. art. 2 KNZ, [w:] *Ibidem*, s. 7.
[230] H. Szczechowicz, *Suwerenność a idea pokoju w stosunkach międzynarodowych* [w:] S. Jaczyński, A. Wielomski (red.), *Suwerenność państwa w dobie integracji i globalizacji*, Siedlce 2007, s. 293.
[231] K. Czubocha, *Pojęcie państwa…,* s. 55-56.
[232] Karta Organizacji Państw Amerykańskich z 30 kwietnia 1948 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001, s. 185-199.
[233] Karta Organizacji Jedności Afrykańskiej z 25 maja 1963 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*. *Część I*, Szczecin 2001, s. 230-240.
[234] Zob. "Yearbook of the International Law Commission" 1949, s. 286-290.
[235] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa. Rekonstrukcja…*, s. 51-55.
[236] Deklaracja zasad prawa międzynarodowego dotycząca przyjaznych stosunków i współdziałania państw zgodnie z Kartą Narodów Zjednoczonych z 24 października 1970 r. [w:] K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego. Wydanie IV uzupełnione*, Warszawa 1978, s. 524-533.

widzenia prawa międzynarodowego oznacza ona także zdolność państwa do tego, by być podmiotem obowiązków oraz praw międzynarodowych[237].

Współzależności międzynarodowe, a przede wszystkim rozwój prawa międzynarodowego, przyczyniły się do powstania ograniczeń kompetencji państwa. Obecny świat staje przed potrzebą stworzenia nowych ram współpracy po to, by rozwiązywać problemy, z którymi państwa nie są w stanie samodzielnie sobie poradzić. Ma to swoje uzasadnienie we wspólnych wartościach i celach społeczności międzynarodowej (m.in. nieużywanie siły zbrojnej, ochrona środowiska, ochrona praw człowieka), ale również uzasadnione jest to względami utylitarnymi (swoboda handlu i inwestycji, rozwój transportu, migracje ludności, kontrola kursów walutowych)[238]. Ma to także niewątpliwy wpływ na kwestie dotyczące suwerenności państw. W związku z tym należy pochylić się nad aktualną definicją tego terminu.

W odniesieniu do współczesnego prawa międzynarodowego suwerenność państwa, rozpatrywana będzie na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich nawiązywać będzie do statusu danego państwa w kontekście stosunków międzynarodowych, druga odnosić się będzie do kompetencji państwa oraz możliwości ich wykonywania w zakresie samodzielnych, wyłącznych oraz pełnych kompetencji. Samodzielność wskazuje na to, że dane kompetencje wykonywane mogą być w sposób uznaniowy, a przejawem tego będzie np. brak wymogu uzyskiwania zgody lub wypełniania poleceń państwa trzeciego, uwzględniając jednak normy prawa międzynarodowego. Wyłączność oznacza, że na konkretnym terytorium państwa funkcjonuje władza polityczna oraz system prawny, odmienny i autonomiczny w odniesieniu do innych państw. Przejawia się także brakiem kompetencji innych państw oraz podmiotów prawa międzynarodowego do konkretnego terytorium. W wykonywanie przez organy danego państwa poszczególnych kompetencji nie mogą włączać się organy państwa trzeciego. Jednakże prawo międzynarodowe dopuszcza w tym zakresie pewne wyjątki w ramach tzw. elementu zagranicznego. W takim przypadku może dojść do kompetencyjnej konkurencji dwóch, a nawet większej liczby państw. Z kolei pełny charakter kompetencji oznacza, że ich zakres z góry nie został określony, pomimo tego i w tym przypadku prymat należeć będzie do państwa – nawet co do kompetencji, które nie zostały określone normą prawną. Nie można jednak odczytywać tego jako dowolności i samowoli państwa. Kwestie te mogą być regulowane przez przepisy prawa międzynarodowego, z kolei ich przekroczenie będzie

[237] A. Monarcha-Matlak, *Kilka uwag…*, s. 19-20.
[238] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności…*, s. 109.

skutkowało odpowiedzialnością międzynarodową[239]. Jak zauważa K. Równy „kategoria suwerenności państwowej jest zagadnieniem interdyscyplinarnym, a rozpatrywanie jej tylko ze stanowiska prawa międzynarodowego zawsze będzie ułomne i może prowadzić do bałamutnych wniosków". Jego zdaniem nie można traktować suwerenności państwowej jako obszaru, który można określić w precyzyjny sposób[240]. W prawie międzynarodowym kwestia suwerenności jest odczytywana w przejrzysty sposób – albo w danym przypadku mamy z nią do czynienia, albo nie można mówić o jej występowaniu. A więc jest ona odczytywana jedynie w kontekście jakościowym, nie ilościowym. Doktryna nie wskazuje na możliwość istnienia tzw. stanu „pomiędzy", a samo wykonywanie suwerenności podlega pod międzynarodowy porządek prawny. Pomimo wspominanej dowolności państwa w podejmowaniu decyzji, musi jednak mieścić się ona w ogólnie przyjętych zasadach prawa międzynarodowego, a co za tym idzie, również w ramach jego ograniczeń, do których należą m.in. przyjęte zobowiązania międzynarodowe. Państwo ma prawo do swojego porządku prawnego, niezależności konstytucyjnej oraz niepodległości, ale będąc częścią porządku międzynarodowego, musi się pod ten porządek podporządkować. Przestrzeganie tego porządku nie wyklucza suwerenności. Ten ostatni przypadek miałby miejsce w sytuacji podporządkowania się systemowi prawnemu innego państwa[241].

Zgodnie ze słownikiem języka polskiego suwerenność to nie tylko samodzielność polityczna, społeczna i gospodarcza, ale także niezależność zarówno w sferze wewnętrznej, jak i zewnętrznej. Może ona dotyczyć określonego rodzaju władzy lub charakteryzować stan państwa. Z kolei termin suwerenny oznaczać będzie niezależność od innego państwa oraz niepodległość[242]. Słowo suweren wywodzi się z łacińskiego słowa *superanus* i oznacza najwyższy. Słownik języka polskiego wskazuje, że pierwotne pojęcie suweren odnosiło się do średniowiecza i było definiowane jako niezależny władca, niepodlegający żadnej zwierzchności[243]. J. Kranz twierdzi natomiast, że suwerenność jest „jakościową cechą państwa wynikającą z charakteru jego władzy i składających się na nią kompetencji. Władza ta polega na zdolności wykonywania i wykonywaniu kompetencji i funkcji państwowych jako prawodawczego i politycznego centrum kierowniczego i zarządzającego w zakresie jego

[239] J. Kranz, *Suwerenność państwa i praw międzynarodowe* [w:] W. Wołpiuk (red.), *Spór o suwerenność*, Warszawa 2001, s. 105-106.
[240] K. Równy, *Refleksje nad zagadnieniem suwerenności państwa* [w:] I. Michalska (red.), *Suwerenność we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 1991, s. 35.
[241] J. Czaputowicz, *Suwerenność…,* s. 21.
[242] W. Wołpiuk, *Niepodległość i suwerenność. Dystynkcje pojęciowe* [w:] W. Wołpiuk (red.), *Spór o suwerenność*, Warszawa 2001, s. 54.
[243] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa – geneza i rozwój idei w prawie międzynarodowym*, „Studia prawnicze" 2002, nr 3, s. 6.

kompetencji terytorialnej, osobowej i rzeczowej, w sposób prawnie niezależny od innych podmiotów, jednak w ramach określonych prawem (międzynarodowym lub krajowym), i ponoszeniu odpowiedzialności (międzynarodowej lub konstytucyjnej) za swe działania”[244]. Zdaniem P. Łaskiego „najbardziej istotnym przymiotem każdego państwa jest suwerenność będąca pojęciem prawa międzynarodowego, jak i szczególnym atrybutem państwa oznaczająca jego niezależność od jakiegokolwiek czynnika zewnętrznego oraz zdolność do samodzielności w regulowaniu spraw wewnętrznych. Ta ostatnia zwana inaczej całowładnością, jest uprawnieniem do unormowania wszystkich stosunków wewnątrz państwa, zarazem uprawnieniem, na podstawie którego przysługuje mu zwierzchnictwo terytorialne, personalne i rzeczowe, będące formą wykonywania suwerenności w odniesieniu do danego obszaru, osób i rzeczy na nim znajdujących się. Kompetencje państwa wynikające ze zwierzchnictwa terytorialnego są całkowite, inaczej ujmując: sumą uprawnień umożliwiającą wykonywanie na określonym obszarze funkcji państwowych obejmujących sferę ustawodawczą, administracyjną, wykonawczą i sądowniczą w odniesieniu do osób (własnych obywateli oraz cudzoziemców) i rzeczy”[245]. Natomiast G. Labudy podkreślał, że pojęcie suwerenności powinno również łączyć się z takimi elementami jak niepodległość, zwierzchność terytorialna, ustrój polityczny i społeczny, czy szeroko rozumiana swoboda w zakresie podejmowania różnego rodzaju decyzji[246].

Aktualnie pojęcie suwerenności podlega transformacji, mającej na celu dostosowanie się do czasów współczesnych. Teoretycy w dalszym ciągu próbują wyjaśnić powyższe zjawisko i nie są zgodni co do jego końcowego efektu. Zdaniem jednych mamy do czynienia z osłabianiem pozycji państwa w płaszczyźnie międzynarodowej, a przyczyną tego jest m.in. „wyparowywanie” na zewnątrz suwerenności państwowej – głównie do organizacji międzynarodowych lub ponadnarodowych przedsiębiorstw, które stanowią podmioty niepaństwowe. W dotychczasowej ewolucji historycznej państwo, z różną intensywnością, podlegało prawu naturalnemu, pozytywnemu, narodowemu lub międzynarodowemu. Należy jednak podkreślić, że w minionych wiekach potęga władców (przede wszystkim brak powszechnego zakazu użycia siły oraz wątłe formy odpowiedzialności za czyny bezprawne) hamowała rozwój prawa międzynarodowego. Z tamtych czasów wywodzi się absolutystyczne pojmowanie suwerenności, które graniczyło w gruncie rzeczy z samowolą i osłabiało ochronę prawnomiędzynarodową państwa, a także ograniczało możliwość wyboru rządu przez

[244] J. Kranz, *Jak rozumieć suwerenność? Próba opisu* [w:] S. Sowiński, J. Węgrzecki (red.), *Suwerenność państwa i jej granice*, Warszawa 2010, s. 31.
[245] P. Łaski, *Nabycie i utrata…,* s. 17-18.
[246] R. Rosicki, *O suwerenności*, „Przegląd Naukowo – Metodyczny” 2010, nr 4, s. 66.

obywateli. Zmiany w tym zakresie przyniósł dopiero wiek XX. Łączyło się to z jednoczesnym konfrontowaniem państw z nowymi, nieznanymi wcześniej wyzwaniami. Należy jednak stwierdzić, że pojęcie suwerenności wykazuje widoczne tendencje adaptacyjne, u podłoża których należy wskazać historyczną ewolucję rzeczywistości narodowej i międzynarodowej[247].

J. Kranz podkreśla zdolność adaptacyjną pojęcia suwerenność, które na przestrzeni wieków było poddawane wielokrotnej ewolucji, zmieniając swoje znaczenie. Obecnie jesteśmy świadkami kolejnego jej etapu. Inni z kolei twierdzą, że we współczesnym, powiązanym ze sobą świecie, państwowa suwerenność nie może być odczytywana w aspektach dogmatycznych. Ich zdaniem pozycja państwa jest wynikiem wielu czynników i wyłączając z nich kontakty międzynarodowe, należą do nich np. poziom rozwoju, czy możliwość adaptacji w zmieniającym się świecie. Suwerennością nie będzie więc tylko wyłączność państwa w zakresie podejmowania decyzji, ale także możliwość wyboru modelu i form współpracy oraz ich zasad po to, by osiągnąć wskazane cele. Państwo, jeśli chce po raz kolejny zaadaptować się oraz uzasadnić potrzebę swojego istnienia, musi odnaleźć się w bieżącej i dynamicznej rzeczywistości, a robiło to już wielokrotnie. Na współczesny zakres suwerenności mają wpływ, oprócz podpisywanych umów międzynarodowych, procesów łączących się z integracją, czy funkcjonowania podmiotów pozapaństwowych, również takie elementy jak m.in. postęp technologiczny (z uwzględnieniem kwestii przepływu informacji), powstawanie sojuszy wojskowych (np. NATO), czy prymat ochrony praw człowieka (np. odnoszący się do instytucji interwencji humanitarnej). Może to oczywiście wpływać na funkcjonowanie państwa i jego suwerenność w sposób pozytywy i negatywny. Pozytywnie w aspekcie rozwoju państwa, także w kontekście gospodarczym. Negatywnie w zakresie przekazywania części swoich kompetencji np. organizacjom międzynarodowym[248].

Współczesny ład międzynarodowy, który został ukształtowany po pokoju westfalskim i wychodził od zasady *cuius regio eius religio*[249], sytuującej u podstaw państwo suwerenne, okazał się niedostosowany do wyzwań i potrzeb współczesności. O ile w trakcie „zimnej wojny" wskazana była wstrzemięźliwość, dotycząca zgłaszania postulatów krytycznej analizy w zakresie treści pojęcia suwerenności, ponieważ destabilizowało to istniejący międzynarodowy porządek, co w tamtejszych warunkach niskiego poziomu bezpieczeństwa mogło grozić wybuchem „wielkiego konfliktu", to obecna analogiczna wstrzemięźliwość

[247] J. Kranz, *Jak rozumieć…,* s. 19.
[248] P. Grochmalski, *Suwerenność i racja stanu Polski w perspektywie 2030*, Poznań 2021, s. 18.
[249] z łac. „czyja władza, tego religia".

dowodzi niedostrzegania albo lekceważenia potrzeb społeczności międzynarodowej[250]. J. Górski podkreśla, że momentem przełomowym i kończącym okres rozumienia suwerenności w aspektach westfalskich był 1945 r., czyli rok podpisania Karty Narodów Zjednoczonych. Z racji tego biorąc, pod uwagę aktualną rzeczywistość, trafna wydaje się być myśl, że „klasyczny reżim suwerenności odchodzi w przeszłość, ale nie suwerenność w ogóle". Poddano ją jedynie aktualizacji i dostosowaniu do obecnych czasów, umieszczając ją w międzynarodowym kontekście[251]. Samo zaś pojęcie suwerenności w dalszym ciągu budzi wiele kontrowersji, a efektem tego jest brak wypracowania – pomimo podejmowania w tym zakresie wielu prób - *communis opinio*[252].

1.3.2. Suwerenność w perspektywie wewnętrznej i zewnętrznej

Dotychczasowe zmiany, dotyczące pojmowania definicji suwerenności oraz jej istoty, doprowadziły do wykształtowania się jej wewnętrznego i zewnętrznego wymiaru - jest to charakterystyczne dla nowoczesnych państw. Aktualnie, władza częściej wychodzi poza grancie państwa, stając się elementem ponadpaństwowej struktury politycznej, zaś sam charakter suwerenności osiąga relatywne cechy[253]. Z drugiej jednak strony, termin suwerenność wykorzystywany jest do określania różnych jej wymiarów – zarówno dotyczących władzy państwa oraz jej cech jakościowych, jak i również jego statusu z perspektywy międzynarodowej i prawa międzynarodowego. Co ważne, powyższe wymiary są obecnie mocno ze sobą skonsolidowane – bez suwerenności wewnętrznej nie możemy mówić o suwerenności zewnętrznej, ponieważ jej nie ma. Identycznie wygląda sytuacja w drugą stronę. Zwraca to uwagę także na zmianę, która zachodzi w zakresie postrzegania suwerenności i jej nierozerwalnych więzów, łączących ją z prawem międzynarodowym. Z jednej strony, gdyby nie państwa, nie byłoby prawa międzynarodowego, z drugiej bez takiego zabezpieczenia, jak prawodawstwo międzynarodowe, państwa będą opierać się jedynie na tzw. układzie sił, a to nie będzie zgodne z ich interesami, które dotyczą ochrony suwerenności. Biorąc pod uwagę powyższe, by lepiej zrozumieć te mechanizmy, niezbędne jest szczegółowe rozróżnienie suwerenności – zarówno w aspekcie wewnętrznym oraz

[250] J. Menkes, *Suwerenność u progu nowego wieku*, Warszawa 2001, s. 4.
[251] J. W. Górski, *Państwo narodowe – przedmiot czy podmiot gospodarczych procesów globalnych*, „Sprawy międzynarodowe" 2005, nr 4, s. 40.
[252] Łac. powszechne mniemanie. Zob. J. Jaskiernia, *Suwerenność narodu…,* s. 43.
[253] A. Laska, *Współzależność jako warunek suwerenności państwa*, „Historia i Polityka" 2020, nr 33, s. 136.

zewnętrznym[254]. Suwerenność państwa w wymiarze wewnętrznym, odnosi się do swobody regulowania stosunków wewnętrznych danego państwa, a także jego społecznego porządku; z kolei w aspekcie zewnętrznym – dotyczy stosunków z innymi państwami. Tak wygląda podstawowe rozróżnienie kwestii suwerenności we wspominanych dwóch obszarach. Pomimo tego, zakończenie jej charakterystyki na obecnym etapie stanowiłoby daleko idące, nieuprawnione uproszczenie, więc warto pochylić się nad tą problematyką w szerszym aspekcie[255].

Suwerenność w sferze wewnętrznej postrzegana jest zazwyczaj jako swoboda władzy do wykonywania kompetencji - w odniesieniu do osób, zamieszkujących konkretne terytorium państwowe. Jej wyrazem będzie możliwość stanowienia prawa w pełni niezależny, swobodny sposób i co ważne - zajmowanie pozycji władzy najwyższej[256]. Tworzą ją takie elementy, jak m.in. wyłączność, gdyż inne podmioty nie posiadają takich kompetencji; pełność, która przejawia się całością uprawnień dotyczących terytorium państwowego; oraz samodzielność – władza nie posiada w tym zakresie ograniczeń ze strony podmiotów trzecich, wyjątkiem są jedynie sytuacje przewidziane prawem międzynarodowym. W suwerenności wewnętrznej jedną z najważniejszych pozycji zajmuje stały rząd, który jest odpowiedzialny za regulację stosunków wewnętrznych danego państwa[257]. Wyłączność prawodawcza, traktowana jak swoisty miernik poziomu suwerenności, jest także przejawem kompetencji do stanowienia prawa. Państwo musi w tym zakresie posiadać monopol. Co więcej, powinno też posiadać odpowiednie narzędzia, pozwalające na egzekwowanie przestrzegania tego prawa, a służyć temu ma aparat przymusu. Koncepcja ta zaczęła się nieco zmieniać po II wojnie światowej, kiedy to rozpoczął się proces dynamicznego rozwijania stosunków międzynarodowych. Efektem tego było powstanie wielu organizacji międzynarodowych np. Organizacji Narodów Zjednoczonych, czy Sojuszu Północnoatlantyckiego, ale również - w sferze regionalnej - Rady Europy czy Unii Europejskiej. Wiązało się to także z redukcją kompetencji władczych państwa i podleganiem zobowiązaniom międzynarodowym, powstałym na mocy dwustronnych i wielostronnych umów międzynarodowych. Nie należy również zapominać o wzajemnej współzależności opartej na międzynarodowej kooperacji. R. Jackson dość ciekawie zobrazował suwerenność wewnętrzną. Porównał ją do statku, żeglującego po oceanie, utożsamiając ją z pasażerami i załogą, którzy podlegali władzy

[254] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności…,* s. 49-53.
[255] J. Kranz, *Suwerenność państwa…,* s. 107.
[256] J. Oniszczuk, *Współczesne państwo…*, s. 53
[257] I. E. Wakuluk, *Nowe ujęcie…*, s. 50.

kapitana. Wspomnianą podległość uznają również inne okręty, co jest z kolei alegorią suwerenności zewnętrznej[258].

W aspekcie suwerenności wewnętrznej należy zwrócić uwagę na fakt, że pomijając kompetencje prawodawcze suwerena, kwestie interpretacyjne obowiązującego prawa (tj. jego ostateczny kształt) odgrywać będą również istotną rolę. Łączy się to nie tylko z praktyką obowiązywania, lecz również z działalnością sądów konstytucyjnych oraz z sądowniczą praktyką stosowania prawa. Wskazuje to na dość ważny, lecz często pomijany aspekt obowiązywania prawa, a wpływają na niego organy publiczne. Stanowi to istotny obszar, ponieważ zdaniem J. Bodina i T. Hobbes'a „podstawową cechą suwerenności jest stanowienie prawa, które powinno regulować wszelkie najważniejsze obszary funkcjonowania państwa, a więc stanowione prawo powinno być przejrzyste i nie powinny na tym tle pojawiać się żadne rozbieżności, a jeśli już się pojawią, powinny być szybko i skutecznie eliminowane". Z racji tego, pełnienie przez władzę sądowniczą tak istotnej roli w tym zakresie i jej omawianie w nawiązaniu do suwerenności wewnętrznej ma swoje uzasadnienie[259].

J. Kranz, nawiązując do kwestii suwerenności wewnętrznej, dokonuje jej systematyzacji w kategoriach pojęcia prawnego, „wyrażającego zależność organów państwa od narodu, z drugiej zaś strony specyficzny charakter kompetencji państwa". Jak podkreśla, władza ta nie posiada nad sobą innej władzy hierarchicznej, nie jest również nadawana przez podmioty trzecie, a wywodzi się z woli narodu. Z racji tego określana jest mianem najwyższej. Kompetencje państwa i jego organów posiadają charakter pierwotny i mają umocowanie w normach prawa wewnętrznego. Wykonywanie zaś władzy państwowej znajduje swoje oparcie na przedstawionym powyżej podziale kompetencji, jednak nie można tego równoważyć z podziałem suwerenności, nie jest z tym tożsamy również trójpodział władzy[260].

Jak zauważa J. Staszków „Trzeba powiedzieć, że „czysta" postać suwerenności państwa w sensie jego (…) samodzielności w sprawach wewnętrznych była i jest mitem. Państwo funkcjonując w ramach społeczności międzynarodowej, na którą składa się wiele innych podmiotów prawa międzynarodowego i wchodząc z nimi w różnego rodzaju stosunki prawnie regulowane, czy to umowami międzynarodowymi, czy to zwyczajem

[258] B. Nuzzo, *Idea suwerenności wewnętrznej państwa – ujęcie klasyczne i jego współczesna reinterpretacja*, „Horyzonty Polityki" 2017, nr 18, s. 43-45.
[259] W. Arndt, *Suwerenność wewnętrzna – władza dwóch suwerenów* [w:] A. Krzynówek-Arndt, B. Szlachta, *Suwerenność. Wybrane aspekty*, Kraków 2016, s. 120-121.
[260] J. Kranz, *Jak rozumieć…,* s. 24-25.

międzynarodowym - musi się liczyć w swym postępowaniu z tymi innymi podmiotami. Państwo w końcu, aby być akceptowane jako członek społeczności międzynarodowej, musi szanować powszechnie obowiązujące zasady prawa międzynarodowego”[261]. W obecnych czasach współpraca międzynarodowa jest zjawiskiem powszechnym. Czasem przybiera ona jednak zaawansowane formy, przykładowo ma to miejsce w ramach współpracy w organizacjach międzynarodowych, takich jak Unia Europejska, która skupia aktualnie 27 państw.

Suwerenność wewnętrzną można również rozpatrywać w aspekcie wyłączności państwa co do kształtowania jego stosunków, a także jego wyłącznej odpowiedzialności dot. wszelkich zdarzeń, mających miejsce w zakresie terytorialnym, ale także osobowym, rzeczowym, prawnym i co najważniejsze - objętym jego suwerennością. Mając na uwadze powyższe, suwerenność wewnętrzna będzie miała zarówno charakter wyłączny, pełny, jak i samodzielny. Wyłączny, ponieważ inne podmioty prawa międzynarodowego publicznego nie mogą wykonywać kompetencji na terytorium należącym do państwa; pełny, z racji tego, że odnosi się do całości kompetencji na jego terytorium i samodzielny, ponieważ państwo wykonując swoje kompetencje, nie może podlegać naciskom, bądź innym działaniom pochodzącym od siły wyższej. W takiej sytuacji to władza państwowa będzie piastować rolę władzy najwyższej, lecz jej zakres może ulec częściowemu ograniczeniu - poprzez akcesję do danej organizacji międzynarodowej, jak również jako efekt współzależności w zakresie militarnym, polityczny, czy gospodarczym – obszarach wpływających na bezpieczeństwo państwa[262].

Odmiennie wygląda kwestia suwerenności zewnętrznej. Jak zauważa J. Czaputowicz „Suwerenność zewnętrzna jest wynikiem uznania przez inne państwa i realizuje się we współpracy z nimi. Odpowiadają za nią władze wykonawcze, jej wyrazem jest zespół wzajemnie wzmacniających się zasad międzynarodowego porządku. Jest zawsze ograniczona przez prawo międzynarodowe, które nakazuje pokojowe współistnienie z innymi państwami”[263]. Pierwszym elementem suwerenności zewnętrznej jest jej umiejscowienie w obszarze międzynarodowym, opierające się o współpracę z państwami trzecimi lub organizacjami międzynarodowymi. Nadanie powyższej suwerenności uzależnione jest od podjęcia decyzji podmiotów prawa międzynarodowego, a jest nią uznanie. Instytucja uznania

[261] J. Staszków, *Suwerenność a przystępowanie państw do wspólnot,* „Państwo i Społeczeństwo” 2003, nr 4, s. 146-147.
[262] W. Jedlecka, *Państwo narodowe a integracja europejska,* „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2007, nr 1, s. 65.
[263] J. Czaputowicz, *Czym jest suwerenność? - odpowiedź polemistom*, „Przegląd Europejski” 2015, nr 3, s. 153.

międzynarodowego to pojęcie trudne do zdefiniowania, jednocześnie może przybierać odmienne formy realizacji. R. Bierzanek i J. Symonides określają uznanie, jako akt prawny, za pomocą którego podmiot prawa międzynarodowego stwierdza istnienie faktów i nadaje im również dane skutki prawne. Uznanie może być udzielone przez podmioty prawa międzynarodowego – przede wszystkim państwa, w pewnych przypadkach dokonać tego mogą również organizacje międzynarodowe, wyposażone w odpowiednie atrybuty. Przedmiotem uznania mogą stać się nie tylko nowo powstałe państwa, jednak także naród walczący o niepodległość, czy strona wojująca i powstańcy, jak również rząd, który dokonał przejęcia władzy w sposób niezgodny z konstytucją. Kwestia uznania międzynarodowego jest powiązana z podmiotowością prawnomiędzynarodową, jak i ze zdolnością podejmowania działań w sferze międzynarodowej[264]. Należy zauważyć, że suwerenność zewnętrzna pojawiła się nieco później, w porównaniu do suwerenności wewnętrznej. Fakt ten był następstwem powstania prawa międzynarodowego publicznego, jednak jest ona jego pojęciem fundamentalnym. Trudno sobie wyobrazić dzisiejszą społeczność międzynarodową bez prawodawstwa międzynarodowego. Brak jakichkolwiek norm prawa międzynarodowego publicznego doprowadziłby zapewne do fundamentalnej roli elementu siłowego, jednak na szczęście w większości znanych nam przypadków tak nie jest. Należy zwrócić uwagę, że suwerenność zewnętrza odgrywa kilka znaczących ról: przede wszystkim nadaje równość pod względem statusu prawnego dla wszystkich państw, kształtuje ich relacje oraz wyznacza granice funkcjonowania, a to w aspekcie historycznym nie było tak oczywiste. Wręcz przeciwnie, przez długi czas dominującą była koncepcja równowagi, jednak tylko w odniesieniu do mocarstw, na czym tracił status innych państw. Momentem przełomowym było podpisanie KNZ, któremu zostanie poświęcony dalszy fragment niniejszej dysertacji. Należy jednak wskazać, że suwerenność wewnętrzna nie stanowi zaprzeczenia dla suwerenności zewnętrznej, mimo tego, że są to pojęcia różne. Pierwsza ukazuje państwo w sferze kompetencji prawodawczych oraz władztwa, natomiast ta druga – w sferze statusu prawnego danego państwa, nawiązując do stosunków z innymi podmiotami prawa międzynarodowego, jak również i do prawa międzynarodowego publicznego[265]. Suwerenność zewnętrzna przejawia się w dobrowolności, nie tylko w zakresie nawiązywania stosunków z innymi podmiotami prawa międzynarodowego, zazwyczaj państwami, ale także w podejmowaniu niezależnych decyzji, które dotyczą akcesji do organizacji

[264] E. Dynia, *Uznanie państwa…,* s. 13-15.
[265] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności…,* s. 79-80.

międzynarodowych o profilu gospodarczym, czy przykładowo militarnym[266]. Praktycznym jej przejawem będzie m.in. utrzymywanie stosunków z innymi państwami lub możliwość zawierania umów z innymi podmiotami prawa międzynarodowego publicznego.[267] W tym zakresie istotny nacisk kładzie się na autonomiczność i niezależność państwa w tym zakresie. Należy także zaznaczyć, że wspomniana suwerenność zewnętrzna nie odnosi się do takich elementów składowych państwa, jak np. ludność lub władza, a dotyczy jedynie samego państwa. Mając na uwadze powyższe, obszar ten rozpatrywany jest na płaszczyźnie międzynarodowej. Tematyka ustroju państwa nie wpływa zazwyczaj na status państwa z perspektywy prawa międzynarodowego, jednak coraz częściej odnosi się ona do tej kwestii. Pomimo wszystko, nawet państwa niedemokratyczne posiadają pełnoprawny status podmiotów prawnomiędzynarodowych, również w sytuacji naruszenia suwerenności narodowej nie będzie dochodzić do naruszenia suwerenności państwa[268].

Podsumowując, z istnienia suwerenności państwa wynikać będzie domniemanie wykonywania władzy suwerennej. Oznacza to, że władze państwowe działają jednocześnie wewnątrz państwa, jak również w stosunkach międzynarodowych, zgodnie z własnym uznaniem, potrzebami i interesami swojego państwa. Granicą w wykonywaniu władzy państwowej będzie poszanowanie suwerenności pozostałych państw, a także przyjęte zobowiązania międzynarodowe[269]. W zakresie suwerenności zewnętrznej najważniejszą rolę odgrywać będzie podmiotowość prawnomiędzynarodowa oraz status prawny konkretnego państwa, a w związku z tym, jego zdolność do pełnego uczestnictwa w społeczności międzynarodowej. Suwerenność charakteryzuje się więc niezależnością, a na działania państw nie mogą, poza przewidzianymi w prawie międzynarodowym wyjątkami, wpływać pozostałe jego podmioty. Każde państwo, które zostało uznane na arenie międzynarodowej, ma prawo do kształtowania w dowolny sposób swoich stosunków zagranicznych, z jedynym wyjątkiem - jego działania nie mogą być sprzeczne z podstawowymi zasadami prawa międzynarodowego[270].

[266] J. Buczyński, *Suwerenność a nieograniczona suwerenność, w stosunkach międzynarodowych gwarantem narodowego bezpieczeństwa*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny" 2017, nr 2, s. 20.
[267] I. Wakuluk, *Nowe ujęcie…,* s. 50.
[268] K. Jasiński, *Czy żyjemy w państwie po-suwerennym?*, „Studia Ełckie" 2017, nr 1, s. 12.
[269] I. Wierzchowiecka, *Suwerenność państwowa…,* s. 145.
[270] J. Kranz, *Jak rozumieć…,* s. 26-27.

1.3.3. Zasada suwerennej równości państw

Termin suwerennej równości państw sięga jeszcze swoimi korzeniami do twórczości H. Grocjusza, E. de Vattel'a czy S. Pufendorfa[271]. Pomimo tego, kluczową podstawą do jego pełnego wykształtowania się były głównie tragiczne doświadczenia I i II wojny światowej. Ewolucja, która dokonała się w zakresie postrzegania prawa międzynarodowego publicznego oraz promocja wspólnych wartości dla ogółu społeczności międzynarodowej stały się do tego dobrym podłożem. W trakcie trwającej w październiku 1943 r. Konferencji moskiewskiej, rządy USA, Wielkiej Brytanii, Związku Radzieckiego, a także Chin oświadczyły wspólnie, że uznają „konieczność ustanowienia w najwcześniejszym możliwym terminie ogólnej organizacji międzynarodowej, opartej na zasadzie suwerennej równości wszystkich państw miłujących pokój i otwartej na członkostwo wszystkich takich państw, dużych i małych, dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa"[272]. Główną rolę w tym obszarze miała odgrywać utworzona po zakończeniu II wojny światowej Organizacja Narodów Zjednoczonych[273].

Zasada suwerennej równości państw należy do jednej z najważniejszych zasad prawa międzynarodowego publicznego. Art. 2 ust. 1 KNZ stwierdza, że „Organizacja opiera się na zasadzie suwerennej równości wszystkich członków"[274]. Umieszczenie jej na samym początku dokumentu świadczy, że zasada ta należy do podstawowych norm, które regulują postępowanie państw w ramach społeczności międzynarodowej. Przyjęcie jej, jako normy uniwersalnej, miało fundamentalne znaczenie, ponieważ od tego momentu obejmowała ona już swoim zasięgiem nie tylko kraje europejskie, lecz odnosiła się do wszystkich państw świata[275]. Zdecydowano, że na suwerenną równość składać się powinny takie elementy jak m.in.: równość wszystkich państw; poszanowanie integralności terytorialnej, osobowości oraz niezależności politycznej państwa; a także korzystanie z prawa pełnej suwerenności, które przysługuje każdemu państwu. Zasada równości państw została także określona w art. 6 Karty Organizacji Państw Amerykańskich z 1948 r.[276], zgodnie z którym, z racji swojej

[271] L. Viola, D. Snidal, M. Zurn, *Sovereign (in) equality in the evolution of the international system* [w:] S. Leibfried, E. Huber, M. Lange, J. D. Levy, F. Nullmeier, J. D. Stephens (red.), *The Oxford Handbook of Transformations of the State*, Oxford 2015, s. 221.
[272] H. Kelsen, *The principle of sovereign equality of states as a basis for international organization,* „The Yale Law Journal" 1944, nr 2, s. 207.
[273] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności…,* s. 53.
[274] Zob. Art. 2 KNZ, [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe…,* s. 6.
[275] A. Ansong, *The Concept of Sovereign Equality of States in International Law*, „GIMPA Law Review" 2016, nr 1, s. 13.
[276] Zob. Art. 6 Karty OPA [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe…,* s. 187.

suwerenności, państwa korzystają z identycznej ochrony prawnej i nie ma na nią wpływu liczba ludności, powierzchnia, czy potencjał wojskowy[277]. Warto jednak podkreślić, że na sam zakres zasady suwerennej równości państw powoływano się znacznie wcześniej. Odsyłała do niej m.in. Deklaracja moskiewska o bezpieczeństwie ogólnym z 30 października 1943 r.[278], odnoszono się do niej również w trakcie rozmów w Dumbarton Oaks w 1944 r., kiedy opracowano koncepcję i sam projekt statutu ONZ[279].

Z racji tego, że sformułowanie, zawarte w KNZ, miało zbyt ogólny charakter i dawało możliwość szerokiej interpretacji, opartej zazwyczaj na interesach konkretnych państw, w trakcie trzeciej sesji w 1967 r. Specjalny Komitet ONZ opublikował konkretne ramy wykładni zasady[280], co znalazło następnie swoje odzwierciedlenie w Deklaracji zasad prawa międzynarodowego, dotyczącej przyjaznych stosunków i współdziałania państw zgodnie z Kartą Narodów Zjednoczonych z 24 października 1970 r.[281]. Możemy w niej przeczytać, że „Wszystkie państwa korzystają z suwerennej równości. Mają one równe prawa i obowiązki oraz są równymi członkami wspólnoty międzynarodowej, niezależnie od różnic gospodarczych, społecznych, politycznych lub innego rodzaju. W szczególności suwerenna równość obejmuje następujące składniki: a) państwa są równe pod względem prawnym; b) każde państwo korzysta z praw związanych z pełną suwerennością; c) każde państwo ma obowiązek szanowania suwerenności innego państwa; d) integralność terytorialna i niepodległość polityczna państwa są nienaruszalne; e) każde państwo ma prawo swobodnie wybrać i rozwijać swój system polityczny, społeczny, gospodarczy i kulturalny; f) każde państwo ma obowiązek w pełni stosować się w dobrej wierze do swych międzynarodowych zobowiązań oraz współżyć w pokoju z innymi państwami”[282]. Deklaracja podkreślała nie tylko równość prawną państw, wskazywała także na równość w zakresie wykonywania praw i obowiązków. Dokument ten dopełnił wykładnię KNZ, zwłaszcza w odniesieniu do swobody wyboru systemu politycznego, gospodarczego, czy społecznego [283]. Do kwestii omawianej zasady nawiązywał również Akt Końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy

[277] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 126.
[278] Deklaracje moskiewskie z 30 października 1943 r. [w:] L. Gelberg (red.), *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. III, Warszawa 1960, s. 77-82.
[279] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa…*, s. 52.
[280] A. Potyrała, *Współpraca…,* s. 160.
[281] Deklaracja zasad…, *Ibidem*, s. 524-533.
[282] Deklaracja zasad…, *Ibidem*, s. 531-532.
[283] J. Tyranowski, *Zasada suwerennej równości państw a inne podstawowe zasady prawa międzynarodowego (wybrane problemy do dyskusji)* [w:] I. Michalska (red.), *Suwerenność we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 1991, s. 20.

w Europie (KBWE) z 1 sierpnia 1975 r[284]. Wśród katalogu zasad, które pełnią fundamentalną rolę w zakresie stosunków międzynarodowych, wymieniał on „Suwerenną równość, poszanowanie praw wynikających z suwerenności" i podkreślał, że „Państwa uczestniczące będą szanować suwerenną równość i indywidualność każdego z nich, jak również wszystkie prawa składające się na suwerenność i objęte nią, włączając w szczególności prawo każdego państwa do równości wobec prawa, integralności terytorialnej oraz wolności i niepodległości politycznej"[285]. Zasada suwerennej równości łączy się w bezpośredni sposób także z innymi, znanymi zasadami prawa międzynarodowego, np. z zakazem użycia siły lub groźby jej użycia, z zakazem interwencji, z prawem narodów do samostanowienia, czy z obowiązkiem rozstrzygania sporów w sposób pokojowy. Wywodzą się z niej następujące prawa, m.in. prawo nabywania członkostwa w organizacjach międzynarodowych, zdolność traktatowa, prawo legacji, jak również prawo do uznania[286]. Niektóre z nich zaliczane są do praw podstawowych państw, przysługujących im od samego momentu ich powstania[287].

Chociaż termin „suwerenna równości" występuje stosunkowo często, to jednak trudno znaleźć jego jednolitą definicję. Ma na to wpływ wiele czynników. Przykładowo, jednym z nich jest „wielowymiarowy rozkład akcentów", który wystąpił na etapie tworzenia wyżej wskazanych aktów. Najobszerniej odnosi się do tej tematyki przywoływana powyżej Deklaracja zasad prawa międzynarodowego. W przypadku innych dokumentów określenie suwerennej równości ogranicza się wyłącznie do jednego zdania. Pomimo tego zakłada się, że jest to rodzaj relacji międzynarodowej, opartej o klasyczną suwerenność innych państw, w której „wolność jednych wyznaczona jest wolnością innych podmiotów i każdy członek społeczności międzynarodowej jest z założenia równy i winien szanować prawa i obowiązki innych"[288]. Ponadto, jak podkreśla J. Czaputowicz „Do istoty suwerenności należy równość, bez której ta pierwsza byłaby pojęciem nielogicznym. Suwerenna równość oznacza równość pod względem prawnym, a nie materialnym, faktycznie bowiem państwa różnią się pod względem rozmiaru, liczby ludności, wielkości gospodarki, posiadanych bogactw naturalnych, położenia geopolitycznego i ustroju konstytucyjnego"[289]. Co prawda z samej istoty równości wynika równorzędność wszystkich państw wobec prawa, jednak w żadnym

[284] Akt Końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie z 1 sierpnia 1975 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001, s. 241-253.
[285] Akt Końcowy, *Ibidem*, s. 244.
[286] R. Fordoński, *Problem odstraszania nuklearnego na tle zasad suwerennej równości państw oraz samostanowienia narodów*, „Studia Prawnoustrojowe" 2018, nr 41, s. 345-346.
[287] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…,* s. 91.
[288] R. Rosicki, *O suwerenności…,* s. 66-68.
[289] J. Czaputowicz, *Suwerenność…,* s. 50.

razie nie jest to jednoznaczne z ich faktyczną równością, ponieważ państwa pod wieloma względami różnią się pomiędzy sobą, w tym również w zakresie nabytych praw w danych dziedzinach[290]. Podkreśla się jednak, że wspomniana zasada jest podstawową ideą, która odnosi się do statusu państw w zakresie prawa międzynarodowego. Dzięki niej mają one wyłączną kompetencję w zakresie kształtowania formy wykonywania funkcji państwowych w sferze stosunków wewnętrznych i zewnętrznych. Stanowi ona także podstawę immunitetu państwa[291]. Co istotne, w treści Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości oraz Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów określenie „suwerennej równości państw" nie występuje ani razu. Powodem tego jest fakt, że posłużenie się tym terminem spowodowałoby też konieczność wskazania jego definicji, co zgodnie z praktyką nie jest najbardziej pożądane w „twardym" prawie międzynarodowym[292]. Zasada ta obecnie przynależy wszystkim państwom i jest normą *ius cogens*. Jej posiadanie nie łączy się z członkostwem w ONZ – mogą z niej korzystać także państwa, które nie należą do tej organizacji międzynarodowej.

W trakcie trwania prac nad projektem KNZ pojawiały się koncepcje dot. ujęcia tej zasady, jako „równej suwerenności", pomimo tego, jak wielokrotnie wskazywano suwerenność nie może podlegać jakiemukolwiek stopniowaniu, a każde państwo może z niej korzystać w identycznym zakresie – aktualnie na świecie nie ma państw, które mogłyby wykazać więcej suwerenności w odniesieniu do innych państw. W przypadku niespełniania przez daną jednostkę terytorialną przesłanek suwerenności, nie ma możliwości określania jej mianem państwa. Prawu międzynarodowemu nie jest znane pojęcie państw półsuwerennych lub niesuwerennych. Podobnie niewłaściwym określeniem będzie sformułowanie „państwo suwerenne", państwo z samej swojej natury jest suwerenne. Niektórzy, jak np. J. Tyranowski, krytykują termin „zasada suwerenności", z racji tego, że suwerenność jest atrybutem państwa, jego podstawą i co ważne, nie jest ona podporządkowana w stosunku do prawa międzynarodowego. Co istotne, stanowi jego egzystencję i identyczną rolę pełni także w przypadku państwa[293].

Wypełnianie zasady suwerennej równości państw w okresie narastających współzależności dostarcza nowych problemów praktycznych i teoretyczno-prawnych. Nie oznacza to jednak odrzucenia pojęcia suwerenności państw, gdyż w dalszym ciągu jest ono adekwatne w stosunku do współczesnej formy stosunków międzynarodowych i prawa

[290] P. Łaski, *Suwerenność i współzależność we współczesnym prawie międzynarodowym* [w:] I. Gawłowicz, I. Wierzchowiecka (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005, s. 44-45.
[291] M. Kałduński, *Immunitet państwa w prawie międzynarodowym w kontekście zbrodni wojennych i zbrodni przeciwko ludzkości,* „Zeszyty Prawnicze Biura Analiz Sejmowych" 2018, nr 2, s. 67-68
[292] J. Staszków, *Suwerenność a…*, s. 145.
[293] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 62-63.

międzynarodowego[294]. Oceniając ewolucję i obecne znaczenie zasady suwerennej równości, proces ten należy rozpatrywać w kategoriach pozytywnych. Zasada ta nie zawsze znajduje w pełni swoje zastosowanie w stosunkach międzynarodowych, zdarzają się na tym tle pewne uchybienia, co więcej w niektórych przypadkach dochodzi do jej jawnego pogwałcenia – czego najlepszym przykładem jest agresja Rosji na Ukrainę, która nastąpiła 24 lutego 2022 r. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę fakt, jak sytuacja ta kształtowała się jeszcze kilkaset lat temu, można odnieść wrażenie, że jej obecny wymiar jest dość dużym sukcesem społeczności międzynarodowej i świadczy poniekąd o zauważalnej dojrzałości międzynarodowej dzisiejszych państw. Choć jak w każdym przypadku, i tu zdarzają się wyjątki. Ważne jest, by jednak odpowiednio na nie reagować, a i w tym aspekcie zauważalne są pozytywne zmiany – biorąc choćby pod uwagę fakt, jak społeczność międzynarodowa reagowała na bezprawną aneksję Krymu, a jak reaguje na wydarzenia, które mają miejsce obecnie.

1.3.4. Suwerenność a członkostwo w Unii Europejskiej

I wojna światowa wprawdzie nie naruszyła XIX-wiecznego światowego porządku, jednakże zapoczątkowała dyskusję w Europie, dotyczącą konieczności znalezienia uniwersalnego narzędzia, które w przyszłości zapobiegałoby międzynarodowym konfliktom zbrojnym. Szczególną uwagę poświęcono organizacji politycznej Europy. W tym kontekście pojawiły się dwie opozycyjne koncepcje, dotyczące konstrukcji europejskiej. Pierwsza z nich opowiadała się za nieformalną współpracą pomiędzy suwerennymi państwami, druga z kolei dotyczyła rezygnacji z pewnego zakresu suwerenności państw na rzecz procesu zjednoczenia, nazwanego w późniejszym czasie „integracją" Europy. Przypuszczano, że federacja już z samej swej natury będzie metodą na niwelowanie przyczyn konfliktów pomiędzy państwami. Po zakończeniu II wojny światowej w dalszym ciągu nie istniały konkretne plany w tym zakresie, jednak zgodnie zakładano, że u podstaw pokojowego wykształcenia się stosunków międzynarodowych znajdować się będzie przede wszystkim współpraca, mająca na celu wspomaganie rozwoju gospodarczego[295]. Obawy przed wybuchem kolejnej wojny spowodowały w głównej mierze efektywność i sprawność działań, które zapoczątkowały Wspólnoty Europejskie, a następnie rozwinęły formę ścisłej współpracy międzynarodowej, która zdecydowanie wkraczała w ramy aktywności, zakreślanej dotąd suwerennością państwową. Decyzja o przekazaniu (nawet czasowo) części swoich uprawnień, które dotąd

[294] A. Monarcha-Matlak, *Kilka uwag…, op. cit.,* s. 20.
[295] I. Wierzchowska, *Suwerenność państwowa…*, s. 166.

były traktowane jako nienaruszalne, władzy innej niż państwowa, stanowiła milowy krok w zmianie postrzegania suwerenności. Od tego momentu nie mamy już bowiem do czynienia z państwem, które zaciekle broni swojej własności, a co za tym idzie statusu „udzielnego" władcy, który nieskrępowanie podejmował swoje decyzje. Od tego momentu państwo świadomie i w pełni celowo samoograniczało wykonywanie swoich suwerennych uprawnień, w celu osiągnięcia konkretnych korzyści, dla swojego bezpieczeństwa, dla realizacji swoich interesów politycznych, ekonomicznych, czy dla ochrony praw własnych obywateli itd. – upatrując we wspólnocie międzynarodowej głównie wspólnotę interesów oraz najlepszy sposób ich ochrony[296].

Kwestia relacji Unii Europejskiej z państwami członkowskimi zalicza się do jednej z najbardziej złożonych w całym procesie integracyjnym i może być rozpoznawana na różne sposoby. Przede wszystkim, ze względu na europejski system instytucjonalno-decyzyjny, zawierający wiele elementów natury federacyjnej, jednak jako takiej federacji nie tworząc. Idąc dalej, z uwagi na zasadę suwerenności, która zostaje w pewien sposób zmodyfikowana przez Unię Europejską, zyskując nowy kooperacyjny wymiar. Zagadnienie to można rozpatrywać także w aspekcie ważnych dla integracji kulturowo-politycznych zadań państwa narodowego. Ważną kwestią rozpatrywanej tematyki jest również kwestia tożsamości narodowej[297].

Nie ma zatem wątpliwości, że akcesja państwa do Unii Europejskiej łączy się z istotnymi konsekwencjami w kontekście wykonywania przez państwo jego suwerenności. W orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z 15 lutego 1963 r. sformułowane zostało stanowisko strony wspólnotowej, dotyczące suwerenności państwowej: „Wspólnota stanowi nowy porządek prawny prawa międzynarodowego, na rzecz którego państwa ograniczyły swoje uprawnienia suwerenne, chociaż w ograniczonym zakresie, i którego podmiotami są nie tylko państwa członkowskie, ale również ich przynależni (*nationals*)"[298]. Powyższe stanowisko zostało także zaakceptowane przez państwa członkowskie. Następnie, myśl orzeczenia z 15 lutego 1963 r., rozwinięta została w następnym orzeczeniu w sprawie *Costa v. ENEL*[299] z 15 lipca 1964 r., na mocy którego ETS wprowadził zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego nad prawem krajowym. W przytoczonych orzeczeniach ETS pojawił się wątek Wspólnoty jako organizacji

[296] I. Gawłowicz, *Nowe wykorzystywanie…*, s. 30-31.
[297] J. Helios, W. Jedlecka, *Suwerenność w…*, s. 31.
[298] Sprawa 26/62, NV Algemene Transport – en Expeditie Onderneming van Gend en Loos v. Nederlandse administratie der belastingen, European Court Reports 1963, s. 12-13.
[299] Sprawa nr 6/64 Flaminio Costa v. ENEL, European Court Reports 1964, s. 593-594.

międzynarodowej o nieco innym charakterze, organizacji, która może wykonywać niektóre kompetencje, do tej pory zastrzeżone jedynie dla państw członkowskich. Dodatkowo czyni to w takiej formie i w taki sposób, że prawo, które jest stanowione przez tę organizację, wiąże nie tylko państwa, ale także jednostki, na rzecz których może tworzyć ona prawo[300].

Kwestia ewentualnego ograniczenia suwerenności nie była często opisywana w literaturze drugiej połowy XX w. Zmiana w tym zakresie nastąpiła dopiero w latach 90. Wtedy to tematykę tę zaczęto analizować z perspektywy akcesji do Unii Europejskiej i ewentualnych ograniczeń suwerenności, które wynikałyby z tego tytułu. W ramach tego ewoluować musiało także klasyczne ujęcie suwerenności, skupiające największą uwagę na odrębności państwa i uwzględniające coraz większą rolę współzależności, które występowały pomiędzy państwami. Wpływ na to miała również rosnąca rola prawa międzynarodowego[301].

Praktyka i prawo Unii Europejskiej to szczególny przypadek kontrowersji, które dotyczą suwerenności państw członkowskich w kontekście ograniczenia ich kompetencji. Jedną z cech Unii jest m.in. wykonywanie władzy publicznej w granicach państw członkowskich. Uzasadnia się to koniecznością wynikającą z traktatowych celów integracji. Wyjątkowy charakter UE wynika z jednej strony z powierzenia jej kompetencji prawodawczych, realizowanych w ramach specyficznej instytucjonalnej struktury, ale także ze sposobu stosowania i obowiązywania prawa UE, które jest adresowane do państw oraz osób fizycznych i prawnych. Państwa decydują się na powierzenie Unii niektórych kompetencji, zaś prawo Unii jest stosowane bezpośrednio, wywierając bezpośredni skutek w krajach członkowskich. Samo powierzenie tych kompetencji jednak nie jest jednoznaczne z suwerennym charakterem Unii Europejskiej ani z podziałem suwerenności[302].

W związku z coraz bardziej zakrojonym procesem integracyjnym, w ostatnim czasie coraz częściej pojawiają się pytania, czy tego typu współpraca nie osłabia możliwości państw, rozumianych w kategoriach działań prawnych oraz czy nie prowadzi ona do uszczuplenia suwerenności w sferze wewnętrznej. Przede wszystkim chodzi o kompetencje, należące w przeszłości do kategorii tradycyjnych uprawnień państwa. W niniejszej dysertacji wielokrotnie przytaczano fakt, że niezależność państwa przejawia się głównie w braku podporządkowania innym państwom, ale również innym podmiotom prawa międzynarodowego publicznego. Zwłaszcza w przypadkach, gdy spotykamy się ze wspólnotowym porządkiem prawnym, znacznie wyróżniającym się w odniesieniu do np.

[300] E. Dynia, *Integracja europejska*, Warszawa 2006, s. 95.
[301] R. Potorski, *Wpływ Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości na pojęcie suwerenności*, Toruń 2005, s. 5-6.
[302] J. Kranz, *Pojęcie suwerenności…*, s. 204-205.

innych porządków prawnych organizacji międzynarodowych. Jak zauważa R. Kwiecień „głęboka penetracja przez normy prawa wspólnotowego dziedzin tradycyjnie zastrzeżonych dla ustawodawstwa wewnętrznego i organów władzy państwowej to wynik przekazania organom wspólnotowym kompetencji władzy państwowej". Zaznacza się jednak, że nawet jeśli dojdzie do transferu konkretnych kompetencji władzy państwowej, to Unia Europejska i tak nie będzie posiadała takich uprawnień, jak przykładowo kraje członkowskie. Z uwagi na ten fakt, na skutek akcesji do Unii Europejskiej państwa nie tracą swojej suwerenność i w dalszym ciągu są niezależnymi podmiotami prawa międzynarodowego, jednocześnie w dowolnym momencie mogą zdecydować o jej opuszczeniu. Wykonywanie niektórych funkcji państwowych wspólnie jest zatem jedynie efektem wyrażonej wcześniej na mocy traktatów zgody państw, a zarazem ich dobrą wolą, którą w każdym momencie można cofnąć[303].

Prawnicy międzynarodowi zwracają jeszcze uwagę na fakt, iż państwa przekazują organizacjom międzynarodowym jedynie część swoich kompetencji i robią to, by wykonywać suwerenność w ich imieniu, a nie samą – z zasady niepodzielną – suwerenność. Należy przypomnieć, że jej ewentualne przekazanie może odbyć się tylko na rzecz drugiego państwa, dokonującego przykładowo wchłonięcia terytorium państwowego. W takiej sytuacji dochodzi więc do ograniczenia wykonywania suwerenności, jednak nie do ograniczenia niej samej. Jak zauważa J. Czaputowicz „Suwerenność cechuje autonomia wewnętrznego porządku prawnego oraz formalna konstytucyjna niezależność, co oznacza, że państwo nie może być częścią jakiejś większej całości. Niczym fosa w średniowiecznym mieście, suwerenność odcina państwo od konstytucjonalnego podporządkowania innym państwom i chroni jego konstytucyjną niezależność. Nie przekreśla suwerenności podleganie prawu międzynarodowemu, natomiast podleganie prawu innego państwa – tak"[304].

Suwerenność należy jedynie do państw członkowskich albo jedynie całościowo do Unii Europejskiej, nie może jednak należeć do obu podmiotów jednocześnie. Proces przekazywania kompetencji organom wspólnotowym nie może być odbierany w kategoriach ograniczenia suwerenności, tylko co najwyżej jako ograniczenie jej wykonywania. Suwerenność w dalszym ciągu „zostaje" przy państwach, będąc zarazem podstawą kompetencji organów wspólnotowych[305]. Natomiast nowym zjawiskiem, które towarzyszy omawianemu już procesowi integracji jest coraz bardziej zauważalne „przenikanie się" obu

[303] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa…,* s. 28-35.
[304] J. Czaputowicz, *Suwerenność…*, s. 21-24.
[305] J. Czaputowicz, *Teoretyczne konceptualizacje Unii Europejskiej – nowa międzyrządowość, federacja, imperium* [w:] P. Stawarz, T. Wallas, K. A. Wojtaszczyk, *Suwerenność państwa…,* s. 45.

sfer – ponadnarodowej i państwowej. Państwo z jednej strony zyskuje nowe możliwości, opierające się na realizowaniu swoich interesów narodowych. Natomiast z drugiej strony, jego wydolność (sprawczość) i aktywność staje się obligatoryjnym warunkiem w kontekście korzystania z możliwości, dotyczących udziału w strukturach integracyjnych[306]. Wspólnotowy porządek prawny ma charakter specyficzny i autonomiczny, a także różny od klasycznie pojmowanego prawa międzynarodowego. Kraje członkowskie przekazały Unii swoje pewne uprawnienia suwerena, odczuwając jednocześnie pewne „ograniczenia", które nie są nieodwracalne[307].

Aktualnie nie ma większych wątpliwości dotyczących tego, że minione procesy integracyjne nie zakończyły się powstaniem nowego państwa, które posiadałoby cechy suwerenności pod nazwą Unia Europejska. Kraje członkowskie nadal posiadają status w pełni suwerennych podmiotów prawa międzynarodowego i w każdym momencie mogą podjąć decyzję o opuszczeniu jej struktur[308]. Należy jednak zauważyć, że integracja wywiera wpływ na formę wykonywania funkcji państwa, ponieważ stają się one coraz częściej wykonywane w sposób kolektywny. Pomimo tego, jeśli państwa w dalszym ciągu zachowują zdolność prawną, mającą na celu autonomiczne określenie sposobów wykonywania swych kompetencji, to sama współzależność nie będzie godzić w ich suwerenność[309]. Sedno dzisiejszej Unii Europejskiej oddają słowa R. Schumana, które zostały zawarte w jego politycznym i duchowym testamencie „*Pour l' Europe*", gdzie pisze „Nie wyrzekamy się i nigdy nie wyrzekniemy się ojczyzny, nie zapomnimy o obowiązkach wobec niej. Ale coraz wyraźniej rozumiemy, że ponad ojczyzną istnieje wspólne dobro, ważniejsze od interesu narodowego, to wspólne dobro, na którym opierają się i w którym się spotykają indywidualne interesy naszych krajów". Wspomnianym wspólnym dobrem będzie bezpieczeństwo wewnętrzne wszystkich państw członkowskich, wchodzących w skład ugrupowania integracji międzynarodowej i wolność każdej osoby[310].

Zmiany kompetencyjne nie łączą się z ograniczeniem suwerenności ani jej podziałem z racji tego, że jakościowy charakter władzy jednolitej lub międzynarodowoprawny status państwa w aspekcie suwerenności będzie ze swej natury niepodzielny. Z racji tego

[306] J. Barcz, *Unia Europejska: związek państw, państwo federalne czy organizacja międzynarodowa?* [w:] J. Gołębiewski (red.), *Integracja a…*, s. 123.
[307] A. Monarcha-Matlak, *Kilka uwag…*, s. 21.
[308] Z. Leszczyński, *Problem suwerenności państwa w procesie integracji europejskiej* [w:] Z. Leszczyński, S. Sadowski (red.), *Suwerenność państwa we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2005, s. 224.
[309] R. Kwiecień, *Suwerenność państwa…,* s. 139.
[310] A. Marszałek, *Suwerenność a integracja…,* s. 304.

suwerenność nie będzie wykonywana. Wykonywane i dzielone będą tylko kompetencje. Kraje członkowskie tak długo, jak należą do Unii Europejskiej, muszą się liczyć z pewnymi konsekwencjami, dotyczącymi ograniczeń swojej samodzielności w danych kluczowych dziedzinach, jak np. w odniesieniu do tworzenia prawa oraz jego wykonywania[311].

Czasem jednak wskazuje się na obawy dotyczące możliwego przerostu kompetencji Unii Europejskiej w przyszłości, jak jednak zauważa J. Barcz „szukanie w dyskusjach odpowiedzi na pytanie o docelowy kierunek rozwoju Unii Europejskiej jest bezprzedmiotowe. Nikt nie jest w stanie miarodajnie udzielić odpowiedzi na tego rodzaju pytanie, ponieważ proces integracyjny jest czymś jakościowo nowym – również z politycznego i prawnego punktu widzenia – i prawdopodobnie rozwijać się będzie w sposób swoisty, najlepiej odpowiadający interesom państw członkowskich i ich narodom. Stąd też odwołania (czy straszenie), iż proces integracji doprowadzi do powstania struktur *quasi*-państwowych, czy wręcz państwa feudalnego, są bałamutne i mijają się z istotą zachodzących procesów integracyjnych". Zaś procesy integracyjne, które zachodzą na płaszczyźnie Unii Europejskiej, stwarzają możliwość nie tyle konkurencji, co kooperatywnego ułożenia relacji pomiędzy trzema perspektywami suwerenności – suwerenności państwowej, suwerenności narodowej oraz niepodległości politycznej[312]. Warto jednak zauważyć, że sama podmiotowość organizacji międzynarodowych jest istotnym ograniczeniem do wykonywania takich kompetencji, jakie zostały przekazane im przez kraje członkowskie. W tym aspekcie istnieje pełna zgodność co do faktu, że sama w sobie akcesja do organizacji międzynarodowej nie powoduje utraty suwerenności, a jest jej urzeczywistnieniem[313]. Na potwierdzenie tego faktu należy dodać, że to jedynie suwerenne państwa pozostają kreatorem całego procesu integracyjnego, a ich udział w takim procesie (identycznie jak w samym obrocie prawnomiędzynarodowym) nie jest ograniczeniem, a wykonywaniem konkretnych kompetencji, które wynikają z suwerenności. Udział w powiązaniach międzynarodowych i w procesach integracyjnych wpływa zaś na zakres kompetencji państwa, jednak nie prowadzi on do ich osłabienia lub upadku państwa. Jest zgoła inaczej, wymaga tworzenia sprawnego państwa. Pogłębianie procesu integracyjnego jest możliwe jedynie za sprawą umacniania oraz podnoszenia sprawności krajów członkowskich Unii Europejskiej[314].

---

311 J. Jaskiernia, *Suwerenność państwa i suwerenność narodu a konsekwencje członkostwa państwa w organizacjach międzynarodowych ze szczególnym uwzględnieniem Unii Europejskiej* [w:] P. Stawarz, T. Wallas, K. A. Wojtaszczyk, *Suwerenność państwa…,* s. 89-90.
312 J. Barcz, *Suwerenność…*, s. 36.
313 Z. Leszczyński, *Problem suwerenności…,* s. 209.
314 J. Barcz, *Unia Europejska…*, s. 28-29.

Reasumując, proces integracji europejskiej dokonuje się nie przeciwko krajom europejskim, jednak razem z nimi i na ich korzyść. Tworzą one zręby współpracy, a także współzależności - jednocześnie na płaszczyźnie gospodarczej, jak i politycznej. Unia Europejska pomaga w rozwiązywaniu wielu problemów, zachęcając do międzynarodowej wymiany, wzajemnej tolerancji i otwartości. Dzięki temu tworzy wyjątkowo dogodne warunki rozwojowe dla rozkwitu narodów. W momencie, gdyby Unia Europejska starała się osłabić struktury i moralno-polityczne funkcje państwa, gdyby chciała przekształcić kraje członkowskie w wielkie regiony, degradowałaby swoje polityczne i moralne podstawy[315].

1.4 Podsumowanie

Problematyka państwa jest niezwykle rozbudowanym i wieloaspektowym zagadnieniem, które jest przedmiotem zainteresowania wielu dziedzin. Podsumowując rozważania podjęte w ramach pierwszego rozdziału, należy zauważyć, że na przestrzeni ostatnich wieków definicja i status państwa podlegał wielu modyfikacjom i nie jest to proces zakończony. Dziś państwo jest nie tylko pełnym, pierwotnym i niepodzielnym podmiotem prawa międzynarodowego, ale przede wszystkim podstawową formą organizacji społeczeństwa, na której opiera się porządek międzynarodowy. Trudno wyobrazić sobie dzisiejszy świat bez państw, trudno też stwierdzić, co mogłoby je zastąpić. Jak podkreślano w niniejszym rozdziale, przeciwieństwem państw jest anarchia, która na obecnym etapie rozwoju społeczeństw nie może mieć już miejsca. Niezwykle ważnym aspektem państwowości jest suwerenność, bez której państwo nie może istnieć. Suwerenność nie podlega stopniowaniu, nie można jej też podzielić. Jeśli państwo jej nie posiada, nie może być określane tym mianem, nie może też być podmiotem prawa międzynarodowego. Wszystkie te kwestie są niezwykle istotne i podstawowe dla prawa międzynarodowego publicznego, stąd też za istotną należy uznać próbę dogłębnej analizy powyżej tematyki.

Kształtowanie państwa to proces, który trwa już od tysięcy lat, a jego korzenie sięgają jeszcze starożytnej Grecji, czy Rzymu. Oczywiście przyjmowało ono wtedy prymitywną postać, jednak było pierwszym etapem jego tworzenia. Kolejne tysiąclecia szczegółowo precyzowały te kwestie, zmieniając jednocześnie państwo w zorganizowaną instytucję społeczną o charakterze terytorialnym i suwerennym, zamieszkaną przez określoną ludność, podlegającą konkretnej władzy. Niewątpliwie pełen rozwój europejskiej, a co za tym idzie

[315] J. Helios, W. Jedlecka, *Suwerenność w…,* s. 29-30.

światowej państwowości, rozpoczął się po 1648 r., kiedy to doszło do zawarcia tzw. pokoju westfalskiego, a na mapie Europy pojawiły się liczne państewka, powstałe po rozbiciu Cesarstwa Niemieckiego. Fakt ten zapoczątkował również rozwój stosunków międzynarodowych, a w późniejszym etapie i samego prawa międzynarodowego, które usankcjonowało pozycję państwa i nadało mu obecne ramy.

Pomimo braku uniwersalnej definicji państwa w literaturze przedmiotu odnaleźć można pewnego rodzaju propozycje, a nawet pełne objaśnienia tego terminu. Niewątpliwie kluczową rolę w tym zakresie odgrywa regionalna Konwencja o prawach i obowiązkach państw z 26 grudnia 1933 r., która jako pierwsza szczegółowo unormowała jego znaczenie. Zgodnie z nią niezbędnymi elementami państwa jest stała ludność, wydzielone terytorium, władza, a także zdolność do nawiązywania stosunków z innymi państwami lub podmiotami prawa międzynarodowego. Oczywiście na tle tak sformułowanej definicji powstało wiele kontrowersji i nie została ona w pełni przyjęta w doktrynie, jednak nie ulega wątpliwości, że to właśnie ona zapoczątkowała szerszą dyskusję nad tym, czym jest państwo i była punktem wyjścia do dalszych prac nad tym zagadnieniem.

Najistotniejszym z punktu widzenia podmiotowości państwa jest terytorium. Aktualnie w prawie międzynarodowym postanowiono odejść od kryterium ilościowego, więc mianem państwa mogą być określane nawet podmioty o bardzo małej powierzchni. Elementem obowiązkowym jest również ludność, która powinna na stałe zamieszkiwać dane terytorium i być powiązana z państwem węzłem prawnym, zwanym obywatelstwem. Spoiwem łączącym powyższe części składowe jest władza, której zadaniem jest efektywna kontrola nad całością terytorium, a także regulacja wszelkich aspektów życia społecznego.

Ponadto, z przeprowadzonej analizy wynika, że elementem, bez którego nie można mówić o państwie z punktu widzenia dzisiejszego prawa międzynarodowego, jest suwerenność, którą należy odczytywać, jako cechę państwa, odnoszącą się do pełnego i samodzielnego, a także wyłącznego charakteru dotyczącego terytorium, osób i zdarzeń, podlegających jego władzy. Warto podkreślić, że pomimo jej kluczowego charakteru, żaden z aktów prawa międzynarodowego nie zdefiniował tego terminu, choć jest on bardzo często używany m.in. w treści umów międzynarodowych. Obecnie suwerenność jest odczytywana w wewnętrznym i zewnętrznym aspekcie funkcjonowania państwa, a jej wystąpienie jest obligatoryjne na każdej z tych płaszczyzn.

Suwerenność stała się również podstawą do wytworzenia jednej z podstawowych zasad prawa międzynarodowego – zasady suwerennej równości państw. Zgodnie z nią wszystkie państwa są równe pod względem prawnym, a jej istotny wymiar został ujęty

w najważniejszych dokumentach prawa międzynarodowego, jak choćby w KNZ. Była ona również podstawą do tworzenia się pokojowych ram środowiska międzynarodowego po II wojnie światowej.

Państwo jest obecnie najważniejszym podmiotem prawa międzynarodowego, a jego pozycję podkreśla fakt, że tylko ono – w porozumieniu z pozostałymi państwami – może tworzyć inne podmioty tego prawa. Zanim jednak tak się stało, musiało przejść dość długą drogę formowania swojej struktury i kształtowania swojego statusu, który jeszcze kilka wieków temu nie był tak oczywisty. Proces ten trwa nadal, a jego najlepszym przykładem są aktualne wyzwania, przed którymi stawiane są państwa. Globalizacja, międzynarodowe korporacje, czy integracja w ramach organizacji międzynarodowych to tylko niektóre z nich. Nie jest to jednak nowa sytuacja dla wyżej wymienionych podmiotów. Historia wielokrotnie stawiała je przed tego typu historycznymi sprawdzianami, w których państwa musiały uzasadnić potrzebę swojego istnienia. Zapewne tak będzie nadal – muszą one jedynie odnaleźć się w nowej i dynamicznej rzeczywistości.

ROZDZIAŁ II
Status prawny przestrzeni powietrznej w świetle prawa międzynarodowego

2.1. Wprowadzenie

Kwestia statusu przestrzeni powietrznej już od dłuższego czasu jest przedmiotem zainteresowania prawa. Charakter prawny przestrzeni powietrznej zyskał na znaczeniu wraz z powstaniem i szybkim rozwojem nowego środka technicznego, pozwalającego człowiekowi na korzystanie z przestrzeni powietrznej, czyli lotnictwa. To z kolei spowodowało powstanie całkiem nowego działu prawa lotniczego. Z racji międzynarodowego charakteru komunikacji lotniczej, najważniejsze zagadnienia dot. prawa lotniczego rozpatrywane były w pierwszej kolejności w nauce międzynarodowego prawa lotniczego. W ramach jego podstawowych zagadnień, szczególną uwagę zaczęto poświęcać charakterowi prawnemu przestrzeni powietrznej. Była ona analizowana w prawie lotniczym w dwóch perspektywach: po pierwsze, jako uprawnienie poszczególnych krajów do władztwa nad własną przestrzenią powietrzną, a po drugie - wpływu nowego, uznanego przez prawo środka do korzystania z przestrzeni powietrznej na dotychczasowy jej charakter prawny[316].

W prawie międzynarodowym publicznym przestrzeń powietrzna należy do integralnej części terytorium, nad którym się znajduje. Jej status prawny jest więc tożsamy z terytorium, które stanowi jej podstawę. Dlatego też przestrzeń powietrzna państwa stanowi część jego terytorium, ale zakresie, w którym znajduje się ona nad jego obszarem. Co ważne, podlega ona zupełnej i wyłącznej władzy państwa, a także jego suwerenności terytorialnej. Z drugiej strony, przestrzeń powietrzna znajdująca się nad wodami międzynarodowymi oraz terytoriami, które nie podlegają zwierzchnictwu któregokolwiek państwa, będzie miała tożsamy status, z tym, jaki posiadają te wody lub terytoria lądowe[317].

Aktualnie kwestia wyznaczenia bocznych granic przestrzeni powietrznej państwa nie stanowi większego problemu, jednak nadal pojawiają się trudności w zakresie rozgraniczenia przestrzeni powietrznej z przestrzenią kosmiczną, a przede wszystkim w odniesieniu do

[316] W. Klonowiecki, *Charakter prawny przestrzeni powietrznej*, „Roczniki Nauk Społecznych" 1949, t. 1, s. 97-98.
[317] C. Mik, *Opinia prawna w sprawie statusu prawnomiędzynarodowego przestrzeni powietrznej nad Półwyspem Krymskim po zajęciu Krymu przez Federację Rosyjską (ze szczególnym uwzględnieniem kompetencji ICAO)*, „Zeszyty Prawnicze BAS" 2014, nr 3, s. 84.

wyznaczenia górnej granicy przestrzeni powietrznej. Temat ten stał się szczególnie ważny wraz z nastaniem ery lotów kosmicznych w 1957 r., ale konieczność takiego rozróżnienia pojawiała się już wcześniej. Pomimo tego, współczesne umowy międzynarodowe nie precyzują tej kwestii. W dalszym ciągu jest ona jednak poddawana badaniom i w jej aspekcie w doktrynie prezentowane są różne koncepcje[318].

Międzynarodowe prawo lotnicze wykształciło się na bazie wielu umów dwustronnych i wielostronnych. Te ostatnie wskazują na ogólny zarys korzystania z przestrzeni powietrznej. Z kolei umowy dwustronne określają szczegółowo te zasady. Podstawowe znaczenie w odniesieniu do międzynarodowej żeglugi powietrznej posiadają regulacje Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej 7 grudnia 1944 r.[319] a także uzupełniające ją dokumenty, regulujące kwestie szczegółowe. Stanowią one wzór zasad, zgodnie z którymi państwa powinny postępować w kwestii stosunków lotniczych. Co więcej, Konwencja chicagowska powołała do życia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), będącą organizacją wyspecjalizowaną Narodów Zjednoczonych o globalnym zasięgu[320]. Jest ona ważnym światowym forum, które służy m.in. do promowania bezpiecznego, uporządkowanego procesu rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego[321]. Działania ICAO, w obszarze zagadnień prawnych, dotyczą opracowywania nowych konwencji, a także zmian dokumentów prawnych, które już istnieją i przedkładania ich projektów do rozważenia, a następnie zatwierdzenia przez Zgromadzenie ICAO lub odrębne konferencje dyplomatyczne. Organizacja ustanawia i wdraża również międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, ujęte w dziewiętnastu załącznikach do wspomnianej Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Opracowuje także dokumenty, będące podręcznikami, wytycznymi lub zbiorami najlepszych praktyk[322].

ICAO podejmuje również działania, mające na celu dostosowywanie się do bieżących wyzwań w zakresie międzynarodowego prawa lotniczego. Przykładowo, jednym z najważniejszych tematów, podejmowanych od czasu powstania Organizacji był wzrost zagrożenia terrorystycznego i zamachy terrorystyczne, wymierzone w bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, zwłaszcza w latach 1960-1970. Spowodowało to konieczność prawnego

[318] M. Żylicz, *Realizacja idei „otwartego nieba" w prawie lotniczym*, „Państwo i Prawo" 2003, z. 5, s. 5.
[319] UNTS, vol. 15, no. 105. Tekst polski Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł*, Warszawa 2002, s. 297-333.
[320] B. Ziajor, *Czynniki decydujące o kształtowaniu bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi powietrznej* [w:] E. Dynia, M. Pączek (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, Rzeszów 2019, s. 47.
[321] R. S. Jakhu, T. Sgobba, P. S. Dempsey, *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space: ICAO for Space?*, Wien 2011, s. 10.
[322] S. Zajas, *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, „Zeszyty Naukowe AON" 2015, nr 4, s. 51.

uregulowania wspomnianego zjawiska, czego efektem było opracowanie tzw. systemu tokijsko-hasko-montrealskiego. Tworzą go m.in. Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisana 14 września 1963 r.[323] w Tokio; Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisana 16 grudnia 1970 r.[324] w Hadze; oraz Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego[325], podpisana 23 września 1971 r. w Montrealu[326]

2.2. Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej

2.2.1. Reżim prawny zwierzchnictwa terytorialnego w przestrzeni powietrznej

Miejscem rozwoju stosunków międzynarodowych w zakresie lotnictwa jest przestrzeń, która bezpośrednio otacza kulę ziemską i wypełniona jest powietrzem. Określa się ją mianem przestrzeni powietrznej. Termin powietrze - „atmosfera" – wywodzi się z języka greckiego. Tłumaczy się go, jako „parę" (*atmos)* lub „kulę" (*sfaira).* Ze względu na swój cel, przestrzeń, która jest wypełniona powietrzem, stanowi miejsce dla stosunków, sięgających poza granice państw, a więc dla stosunków międzynarodowych. Status prawny przestrzeni powietrznej jest zarówno zagadnieniem teoretycznym, jak i zagadnieniem posiadającym praktyczne znaczenie dla żeglugi powietrznej – w wymiarze krajowym i międzynarodowym. Koncepcje dotyczące sytuacji prawnej przestrzeni powietrznej miały różny charakter. Na początku obecnego stulecia, kiedy to rozpoczęto prace na tym zagadnieniem, poszukiwano pewnych cech wspólnych, pomiędzy przestrzenią powietrzną a przestrzenią morską, co więcej - broniono nawet istnienia pewnych analogii[327]. W pierwotnym okresie rozwijania się awiacji, doktryna prawa międzynarodowego, a następnie Instytut Prawa Międzynarodowego były na stanowisku, że przestrzeń powietrzna powinna pozostać otwarta, podobnie jak otwarty charakter ma morze pełne. Dyskutowano jednak nad potencjalnym podziałem słupa powietrza, który znajdował się nad terytorium lądowym i morskim, na dwie części: przyległą do powierzchni ziemi (miała ona stanowić tzw. właściwe terytorium państwa), oraz część,

[323] Tekst Konwencji [w:] P. Durys, F. Jasińska, *Walka z terroryzmem międzynarodowym. Wybór dokumentów*, Bielsko-Biała 2001, s. 121-130; Dz. U. z 1971 r., nr 15, poz. 147.
[324] *Ibidem*, s. 131-136; Dz. U. z 1972 r., nr 25, poz. 181.
[325] *Ibidem*, s. 137-143; Dz. U. z 1976 r., nr 8, poz. 37.
[326] A. Kogut, *Terroryzm lotniczy w świetle regulacji prawa międzynarodowego* [w:] E. Dynia (red.), *Prawo lotnicze i technologie*, Rzeszów 2015, s. 105.
[327] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…,* s. 45-46.

która miała pozostać otwarta dla wszystkich. Jednak końcowo taki podział nie zyskał szerszego poparcia[328]. Z kolei w późniejszym czasie np. C. Berezowski podkreślał, że sytuacja prawna przestrzeni powietrznej będzie taka, jak sytuacja prawna podbudowy tej przestrzeni, co uzasadniał w swojej teorii nierozerwalności przylegania[329].

Pomimo tego, że przestrzeń powietrzna jest elementem środowiska naturalnego naszego globu, to jednak jej status prawny stanowi względnie młodą koncepcję, gdy przeanalizuje się ewolucję prawa międzynarodowego. Przyczyną tego jest fakt, iż historia lotnictwa cywilnego, w odniesieniu do środka transportu, jakim jest statek powietrzny, a zarazem przedmiotu zainteresowania państw, ma zaledwie ponad sto lat. Zanim więc pojawiły się jakiekolwiek umowy międzynarodowe w zakresie reżimu prawnego przestrzeni powietrznej, główną rolę w kontekście wykształcenia jej statusu stanowiła praktyka państw. Podejmowane przez nie działania gospodarcze i militarne, głównie w trakcie trwania I wojny światowej, ukształtowały ostatecznie pogląd, który podzielała ówczesna społeczność międzynarodowa. Podkreślał on, że obszar znajdujący się nad terytorium państw i mórz terytorialnych, jest objęty ich suwerennością. Przyjęte w późniejszym czasie umowy międzynarodowe, takie jak Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r., Konwencja madrycka z 1 listopada 1926 r. czy Konwencja hawańska z 20 lutego 1928 r. potwierdziły tylko te założenia[330]. Pomimo tego, prawne uznanie suwerenności państwa, dotyczące jego obszaru powietrznego, przypisuje się właściwie dwóm najważniejszym umowom międzynarodowym. Wspomniana już Konwencja paryska w art. 1 precyzowała, iż wszystkie państwa posiadają całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną, znajdującą się nad swoim terytorium. Idąc dalej, Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. w art. 1 pt. „Suwerenność" wskazuje, że „strony uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium"[331]. W komentarzach, odnoszących się do powyższych regulacji prawa międzynarodowego, wskazuje się na cztery wnioski, wyczerpujące ich treść. Po pierwsze – wskazane normy uznają istniejący stan prawny, a zatem nie stanowią nowego stanu prawnego. Tytuł prawny do wykonywania suwerenności w obszarze powietrznym państwa wywodzi się z samego faktu istnienia państwa, a nie z umów międzynarodowych. Po drugie – uznanie suwerenności

[328] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 191.
[329] C. Berezowski, *Prawo międzynarodowe…*, s. 51,
[330] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu a zasada zwierzchnictwa powietrznego*, „Studia Prawniczo-Ekonomiczne" 2016, nr 101, s. 99-100.
[331] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 299.

państwa w obszarze powietrznym, który do niego należy, zalicza się do norm powszechnego prawa międzynarodowego. Nie ma wpływu na to fakt, czy państwo jest sygnatariuszem powyższych umów międzynarodowych, czy też nie. Po trzecie - suwerenność państwa ma charakter całkowity i wyłączny, a więc państwo posiada pełnię zwierzchnictwa terytorialnego w ramach swojego obszaru powietrznego. Po czwarte – obszar powietrzny z jego podstawą lądową oraz wodną, traktowany jest w sposób łączny[332].

Jak już podkreślano, suwerenność państwa oznacza zdolność do samodzielnego i niezależnego od innych podmiotów prawa międzynarodowego, sprawowania władzy politycznej nad danym terytorium. Termin ten należy analizować w dwóch aspektach. Po pierwsze, suwerenność oznacza, że państwo, w ramach własnego terytorium, będzie najwyższym organem władzy. Po drugie, suwerenność oznacza, że państwo nie może być podporządkowane żadnej innej ponadnarodowej władzy lub nawet innym państwom. Jedynym wyjątkiem z tym zakresie jest podporządkowanie międzynarodowemu prawu publicznemu[333]. Zasada zwierzchnictwa każdego państwa w zakresie przestrzeni terytorialnej potwierdzona została m.in. przez międzynarodowe umowy lotnicze, a także jest milcząco uznawana w stosunkach pomiędzy państwami, które nie są związane takimi umowami. W konsekwencji obowiązywania zasady zwierzchnictwa powietrznego mamy do czynienia z prawem każdego kraju do dopuszczania, niedopuszczania, a także ograniczania i wskazywania warunków, w ramach których wykonywana jest żegluga powietrzna w granicach danego terytorium. Dotyczy to przede wszystkim lotów, wykonywanych przez obce statki powietrzne. Mogą być one wykonywane jedynie w sytuacji, gdy państwo, które sprawuje zwierzchnictwo terytorialne, zezwala na ten fakt na podstawie umowy międzynarodowej, ustawy, a także decyzji, wydanej przez organy państwa, posiadające stosowne upoważnienie[334]. Konsekwencją wykonywania zwierzchnictwa terytorialnego w przestrzeni powietrznej jest dodatkowo przyjęcie zasady, na podstawie której każdy statek powietrzny zobowiązany jest do posiadania określonej i pojedynczej przynależności państwowej. Jej podstawą będzie z kolei rejestracja, będąca wpisem do rejestru statków powietrznych państwa. Państwo, w ramach kompetencji własnej, określa konkretne warunki wpisu, zazwyczaj z zastrzeżeniem, że decydujące kryterium stanowi własność. Dodatkowo każdy statek powietrzny posiada indywidualny znak rejestracji oraz znak przynależności.

[332] A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe…,* s. 158-159.
[333] T. M. Markiewicz, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej w realiach integracji europejskich systemów zarządzania ruchem lotniczym* [w:] T. M. Markiewicz, *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, Warszawa 2014, s. 39-41.
[334] M. Żylicz, *Realizacja idei…*, s. 3-4.

Przynależność przedsiębiorstw lotniczych, które zajmują się przewozem lotniczym, jest zaś określona w oparciu o zasadę rzeczywistej kontroli. Wspomniana działalność jest dopuszczalna oraz określona przez porozumienia międzynarodowe[335].

W konsekwencji nadania państwom pełnej suwerenności nad ich przestrzenią powietrzną, w ramach której poruszają się statki powietrzne, pojawiło się prawo do kontrolowania ruchu owych statków nad danym terytorium państwowym[336]. W oparciu o zasadę zwierzchnictwa terytorialnego nad przestrzenią powietrzną, dany kraj może ustanawiać w jej granicach dogodny z jego punktu widzenia ustrój prawny, a więc zabraniać i zezwalać na przeloty obcym samolotom. Całkowite, trwałe i bezterminowe zamknięcie przestrzeni powietrznej bez podania żadnej przyczyny, w praktyce jest dziś niespotykane, choć byłoby dopuszczalne w ramach prawa międzynarodowego[337]. Na podstawie konwencji międzynarodowych, w ramach zasady wzajemności, w czasie pokoju państwa wyrażają zgodę na przelot przez ich przestrzeń powietrzną, bez lądowania, samolotów cywilnych pozostałych państw-stron konwencji. Towarzystwa lotnicze krajów trzecich, zajmujące się regularnym przewozem osób oraz towarów, zobowiązane są do uzyskania specjalnego stałego zezwolenia. Statki wojskowe mają prawo przelotu przez obce terytorium tylko za zgodą tego państwa i korzystają wtedy z immunitetu. Loty wykonywane przez terytorium państwa bez uzyskania wcześniejszego zezwolenia, stanowią naruszenie jego zwierzchnictwa terytorialnego oraz mogą prowadzić do konfliktów międzynarodowych, jak przykładowo miało to miejsce w sprawie amerykańskiego samolotu U-2, który został zestrzelony 1 maja 1960 r. w okolicach Swierdłowska[338]. Dodatkowo statki powietrzne, które wykonują loty bez potrzebnego zezwolenia, mogą stać się przedmiotem „przechwycenia" przez lotnictwo wojskowe konkretnego państwa, a następnie zostać zmuszone do lądowania we wskazanym porcie lotniczym. Z kolei statki wojskowe mogą być narażone w ostateczności na zestrzelenie. Należy podkreślić, że zestrzeliwanie cywilnych statków powietrznych państw trzecich zdarzało się wyjątkowo rzadko, zazwyczaj w wyniku błędu dotyczącego rozpoznania

[335] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe…*, s. 247.
[336] M. Słok-Wódkowska, *Umowy regulujące transport lotniczy – praktyka UE i państw członkowskich* [w:] Z. Galicki, T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa (red.), *40 lat minęło – praktyka i perspektywa Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów*, Warszawa 2009, s. 334.
[337] Opisana sytuacja była usprawiedliwiona przez praktykę międzynarodową, która w okresie pierwszej i drugiej wojny światowej polegała na zamykaniu przez państwa swych przestrzeni powietrznych dla ruchu obcych statków powietrznych. Praktyka ta była uzasadniona zarówno przez prawo państw wojujących, jak przez prawo i obowiązek zachowania neutralności przez państwa pozostałe. W okresie pierwszej wojny światowej Francja zamknęła swą przestrzeń powietrzną już 31 lipca 1914 r., a więc na kilka dni przed rozpoczęciem działań wojennych; potem uczyniły to także kraje neutralne, jak: Holandia, Dania, Norwegia, Szwajcaria i Szwecja. Zob. C. Berezowski, *Zagadnienie zwierzchnictwa…,* s. 189-190.
[338] L. Gelberg, *Zarys prawa…,* s. 185.

ich charakteru lotu[339]. Do kwestii wagi zakazów przelotu bez wymaganego zezwolenia nawiązał Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu, dotyczącym sprawy Nikaragua v. USA w 1986 r.[340] Omawiana sprawa odnosiła się do udzielenia wsparcia działaniom militarnym antyrządowego ugrupowania *contras* przez Stany Zjednoczone, polegającego m.in. na wykonywaniu przez amerykańskie wojskowe statki powietrzne przelotów nad terytorium Nikaragui, pomimo ustanowionego wcześniej zakazowi. Trybunał jednoznacznie podkreślił, że tego typu działania stanowią naruszenie zasady poszanowania suwerenności terytorialnej[341].

Zasada suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej to nie tylko norma umowna, jest ona także powszechnie obowiązującą normą zwyczajową. Znalazła potwierdzenie także w ustawodawstwach poszczególnych krajów. Polskie prawo lotnicze – Ustawa prawo lotnicze z 3 lipca 2002 r.[342] – wskazuje, że „Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu" (art. 4 ust. 1)[343]. Zbliżone postanowienia znalazły się np. w Kodeksie lotniczym ZSRR z 1961 r. (obowiązującym od 1 stycznia 1961 r.) i amerykańskim federalnym prawie lotniczym z 1968 r. Konsekwencją tego jest fakt, że żadne państwo nie zezwala na korzystanie ze swojej przestrzeni powietrznej przez obce samoloty bez uzyskania uprzedniej zgody. Statek powietrzny, który leci nad terytorium danego kraju, podlega prawu temu, do kogo należy przestrzeń powietrzna[344]. Stanowi tak m.in. polskie prawo lotnicze. Jego art. 6 wskazuje, że „W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie

[339] M. Żylicz, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2005, z. 9, s. 21-22.
[340] Zob. Orzeczenie w sprawie militarnych i pozamilitarnych aktywności w i przeciwko Nikaragui z 27.6.1986 r., ICJ Reports, 1986. Tekst polski [w:] P. Daranowski, J. Połatyńska (red.), *Prawo międzynarodowe…*, s. 157-162.
[341] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…,* s. 101.
[342] Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112.
[343] Ustawodawca przewiduje w art. 4 ust. 1 Ustawy prawo lotnicze zasadę całkowitego i wyłącznego zwierzchnictwa Rzeczpospolitej Polskiej w swojej przestrzeni powietrznej. Regulacja ta potwierdza zasadę zwierzchnictwa terytorialnego, wynikającą z zasady suwerenności terytorialnej z art. 1 Konwencji chicagowskiej. Na jego podstawie każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Organem wykonującym funkcje wynikające ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa jest minister właściwy do spraw transportu, naczelny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego. Warunki i sposób wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju określa rozporządzenie wydane na postawie art. 4 ust. 2 ww. Ustawy. Jest nim aktualnie rozporządzenie Rady Ministrów z 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz. U. z 2015 r. poz. 100 ze zm.) zob. K. B. Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, Warszawa 2022, s. 29-30.
[344] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo…,* s. 225.

przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej” [345].

W przeszłości pod adresem teorii suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej wysuwano różne zarzuty, dotyczące m.in. trudności odnoszenia się suwerenności państwa tam, gdzie przestrzeń nie jest zamknięta fizycznie, a jednocześnie dostępną dla wszystkich, jak w sytuacji morza otwartego. Kolejnym zarzutem było twierdzenie, iż państwo nie może w skuteczny sposób zabronić korzystania ze swojej przestrzeni powietrznej, gdyż realizacja wspomnianego zakazu nie jest do pogodzenia z fizyczną właściwością powietrza, polegającą choćby na nieograniczonym przenikaniu fal radiowych, należących do państwa trzeciego[346].

Rozszerzenie suwerenności państwowej na słup powietrza, znajdujący się ponad terytorium państwa, nie może wpływać na swobodę prowadzenia przez nie działalności radiowej. Wolność ta wynika z prawa jednostki do uzyskiwania informacji. Z kolei państwo, na terytorium którego takie informacje docierają, może zapobiegać ich przepływowi m.in. przez zakłócanie odbioru („zagłuszanie”). Kwestię korzystania z fal radiowych reguluje obecnie Międzynarodowa Konwencja Telekomunikacyjna, którą zawarto w Nairobi w dniu 6 listopada 1982 r.[347] i podlega kontroli instytucjonalnej prowadzonej przez Międzynarodowy Związek Telekomunikacyjny, którego siedziba znajduje się w Genewie. Do jego kompetencji zalicza się np. przydzielanie oraz nadzorowanie wykorzystywania częstotliwości[348].

Aktualnie suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej napotyka wiele wyzwań. W dzisiejszych czasach poszczególne kraje wykazują trendy regionalizacyje, a ich efektem jest zrzeszanie się państw, co oczywiście przynosi wiele korzyści. Dzięki tym związkom powstają liczne organizacje lotnicze, które zajmują się kwestiami technicznymi, a także gospodarczymi. Przykładem tego może być Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (*European Air Safety Agency* – EASA). Dzięki członkostwu w niej tworzone są nowe prawa, a z drugiej strony nakładane dodatkowe obowiązki. Wydawać by się mogło, że przynależność do niej ogranicza suwerenność państwa w ramach członka organizacji. W rzeczywistości jest jednak odwrotnie. Dzięki członkostwu w organizacji EASA państwa są w stanie zapewnić na poziomie europejskim pełne bezpieczeństwo odbywania żeglugi powietrznej, a zarazem pełną i wyłączną suwerenność[349]. Kolejną kwestią jest utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky*- SES).

[345] Dz. U. 2002, nr 130, poz. 1112.
[346] C. Berezowski, *Zagadnienie zwierzchnictwa…,* s. 177-178.
[347] ILM 1983, t. 22, s. 1121.
[348] W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe…*, s.190.
[349] S. Kubas, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej* [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019, s. 13.

Projekt ten został zapoczątkowany przez Komisję Europejską, a jego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa, mając na uwadze stale rosnącą liczbę operacji powietrznych. Jest to zarazem kluczowa inicjatywa podjęta przez Unię Europejską w zakresie zarządzania ruchem lotniczym[350]. Jednym z głównych założeń inicjatywy SES jest także zawężanie kooperacji cywilno-wojskowej oraz zwiększanie przepustowości europejskiej przestrzeni powietrznej. Niezwykle istotną koncepcją SES jest formowanie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (*Functional Airspace Block* – FAB) w Europie. Ich zadaniem jest likwidacja tzw. „fragmentacji europejskiego nieba". Zarządzanie przestrzenią powietrzną, która jest podzielona na mniejsze części, przynosi znacznie efektywniejsze rezultaty. Utworzenie FAB-u, na który składa się przestrzeń powietrzna kilku państw, jedynie pozornie może naruszać ich suwerenność np. w momencie, w którym odbywają się loty innych statków powietrznych, w tym również wojskowych. W rzeczywistości tak nie jest. Proces przekazania funkcji kontroli nad częścią swojej przestrzeni powietrznej, dokonany na mocy umów międzynarodowych na rzecz innego państwa, nie musi jednocześnie łączyć się z naruszeniem jego dóbr. Zapewnia on pełną suwerenność, a także niezależność państwa i co najważniejsze - przynosi szereg korzyści. Należą do nich m.in. rozłożenie skomasowanego ruchu lotniczego, podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywania lotów cywilnych oraz wojskowych[351].

2.2.2. Wyjątki od zasady suwerenności w przestrzeni powietrznej

Zasada suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej funkcjonuje i jest obecna zarówno w prawie krajowym, jak i międzynarodowym. Zasada ta, a zwłaszcza suwerenność powietrzna, w otoczeniu polityczno-prawnym, stanowi obszar, który ciągle się zmienia i podlega ewolucji, zaś termin „suweren" nabiera nowego znaczenia. Z racji tego, znaczenie „suwerenności państwa" w zakresie prawa międzynarodowego, a zwłaszcza prawa lotniczego, nie należy odbierać jako mającego charakter niezmienny i absolutny [352].

Z omawianych w poprzednich częściach dysertacji zasad powszechnie obowiązującego prawa międzynarodowego, które zostały potwierdzone przez Konwencję chicagowską, wynika, iż przestrzeń powietrzna państwa, położona nad terytorium lądowym

[350] A. Kosmała, *Ewolucja przepisów dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej* [w:] A. Konert (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*, Warszawa 2015, s. 50.
[351] R. Bielawski, *Współczesne problemy suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej*, „Zeszyty Naukowe AON" 2015, nr 1, s. 125-126.
[352] M. Polkowska, *Ograniczenie zasady suwerenności państwa w zakresie normowania żeglugi powietrznej* [w:] M. Żylicz, E. Jasiuk (red.), *Wdrażanie zobowiązań międzynarodowych cz. 4*, Radom 2016, s. 95.

oraz wodnym, podlega jego wyłącznej i całkowitej suwerenności. Wiążą się z tym konkretne prawa, obowiązki oraz odpowiedzialność. Prawa państw wynikać będą z zasady zwierzchnictwa powietrznego. Jak już podkreślano, nie mają one charakteru absolutnego. Co więcej, nie mogą być również wykonywane z naruszeniem pozostałych zasad obowiązującego prawa międzynarodowego, jak m.in. zakaz używania broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym. Dodatkowo państwo może samo ograniczyć wykonywanie swoich praw, poprzez przyjmowanie zobowiązań, określonych w różnych umowach międzynarodowych lub mocą własnego prawa. Jak podkreślano, zwierzchnictwo powietrzne państwa nie może obejmować oczywiście przestrzeni terytorialnej pozostałych państw oraz przestrzeni nad morzem pełnym, a także nad innymi obszarami, które nie podlegają zwierzchnictwu żadnego państwa[353].

Suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej nie można delegować na inne państwa. Jednak na podstawie porozumień multilateralnych i bilateralnych poszczególne kraje mogą delegować wykonywanie pewnych, konkretnych obowiązków, które wynikają ze zwierzchnictwa terytorialnego m.in. tych, dotyczących zarządzania ruchem lotniczym, a także usług, które mają na celu ułatwianie międzynarodowej żeglugi powietrznej w oparciu o art. 28 Konwencji chicagowskiej[354]. Mogą być one delegowane np. na organizację międzynarodową (ICAO), inne państwa lub podmioty prywatne. Aktualnie jest to powszechna praktyka. Przykładowo Nowa Zelandia aktualnie zarządza ruchem lotniczym nad Tonga i Samoa[355], a Stany Zjednoczone i Kanada razem tworzą *North American Aerospace Defense Command* (NORAD), tj. Dowództwo Obrony Północnoamerykańskiej Przestrzeni Powietrznej i Kosmicznej, będące dwustronnym mechanizmem obrony przestrzeni powietrznej Ameryki Północnej[356].

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że przyjętą zasadą w zakresie przestrzeni powietrznej państwa jest brak wolności lotów międzynarodowych (reżim „nieba

[353] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 206.

[354] Art. 28 Konwencji stanowi: „Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w zakresie, w jakim uzna to za możliwe, w praktyce: a) urządzić na swoim terytorium w celu ułatwienia międzynarodowej żeglugi powietrznej porty lotnicze, obsługę radiową, obsługę meteorologiczną i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej, zgodnie z wzorami i metodami postępowania zalecanymi lub ustalanymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji. b) przyjąć i wprowadzić w życie właściwe systemy wzorcowe w zakresie metod łączności, kodów, znakowań, sygnalizacji, oświetlenia i innych metod i reguł eksploatacji, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji, c) współpracować w międzynarodowych poczynaniach, podejmowanych w celu zapewnienia publikowania map i planów lotniczych zgodnie z wzorami, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji". Zob. M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe…*, s. 309.

[355] A. Auleytner, *Terytorium powietrzne…,* s. 251.

[356] W. Lorenz, *Trendy w polityce obronnej Kanady – znaczenie dla NATO*, „Biuletyn PISM" 2019, nr 92, s. 2.

zamkniętego")[357]. Międzynarodowa żegluga lotnicza odbywa się jedynie na podstawie zezwoleń, a więc przywilejów dotyczących własnej przestrzeni powietrznej, które są przyznawane przez państwa statkom powietrznym, które nie są zarejestrowane na ich terytorium. Określa się je mianem wolności lotniczych. Jednocześnie wraz z podpisaniem 7 grudnia 1944 r. Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w Chicago podpisano również dwa układy. W pierwszej kolejności był to Układ o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych[358], nazywany układem o dwóch wolnościach, dotyczący regularnych lotów międzynarodowych. Przyznawał on służbom powietrznym m.in. prawo do przelotu nad terytorium państw bez lądowania, a także do lądowania, ale w celach niehandlowych. W praktyce oznaczało to zwolnienie z obowiązku każdorazowego uzyskiwania zezwolenia na wykonanie takich lotów czy też lądowań lub dokonania tego w drodze dwustronnych porozumień, a co za tym idzie – do usprawnienia procedur tranzytowych pomiędzy państwami przyjmującymi Układ. W dniu 7 grudnia 1944 r. Układ o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych podpisało jedynie 30 z łącznie ponad 50 państw, które były reprezentowane w Chicago. Jednak w ciągu roku wspomniana liczba wzrosła już do 46, a aż 24 państwa (m.in. Stany Zjednoczone, Australia, Wielka Brytania, a także liczne europejskie państwa) zakończyły przez ten czas procesy ratyfikacyjne. W ciągu kolejnych lat liczba państw, które przystąpiły do Układu o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych, wzrastała i aktualnie wynosi 133[359]. Dodatkowo Układ wprowadził termin przynależności państwowej przedsiębiorstw eksploatujących dane linie: „Każde umawiające się państwo ma prawo odmówić lub cofnąć potwierdzenie lub przyznanie zezwolenia przedsiębiorstwu przewozu lotniczego innego umawiającego się państwa w każdym przypadku, gdy nie ma pewności, że zasadnicza część własności i rzeczywista kontrola danego przedsiębiorstwa należy do obywateli umawiających się państw, albo w przypadku, gdy takie przedsiębiorstwo przewozu lotniczego nie stosuje się do ustaw państwa, nad którym wykonuje loty, lub nie wypełnia obowiązków wypływających z niniejszego Układu"[360]. Zgodnie z treścią Układu, wykonywanie praw, które są w nim zawarte, będzie zgodne z regulacjami Konwencji chicagowskiej. Konwencja uzależnia zastosowanie większości swych postanowień m.in. od przynależności państwowej statków powietrznych, a więc trudno byłoby sobie wyobrazić korzystanie z praw, przyznanych na podstawie omawianego Układu,

[357] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 310-311.
[358] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe. Transport i telekomunikacja. Wybór źródeł*, Warszawa 2023, s. 19-21 i 36-39.
[359] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi…,* s. 26.
[360] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 37.

w sytuacji używania statków powietrznych, które nie mają przynależności państwowej jednej ze stron Konwencji chicagowskiej. Wyjątkiem w tym przypadku może być zgoda zainteresowanych państw[361].

Drugim przyjętym dokumentem w Chicago był Układ o Międzynarodowym Transporcie Lotniczym, podpisany również 7 grudnia 1944 r., jednak cieszył się on zdecydowanie mniejszym poparciem. Decyzję o jego przyjęciu podjęło zaledwie 11 państw i nie było wśród nich krajów, które w tamtym czasie dominowały na rynku międzynarodowych przewozów lotniczych. Powodem tak małego zainteresowania ze strony państw, dotyczącego przyznawania handlowych praw przewozowych, była przede wszystkim ich powszechna niechęć do przyjmowania uniwersalnych regulacji w zakresie ekonomicznym, które odnosiły się do wykonywania praw przewozowych. Podkreślano wręcz, że ścierające się poglądy w zakresie ekonomicznej regulacji rynku są przeszkodą w budowaniu konkurencyjnego rynku przewozów lotniczych w aspekcie zwyczajowym, czyli pozbawionym regulacji prawnej[362]. W dniu konferencji umowa transportowa została podpisana przez ponad 20 państw, a swobody handlowe miały zostać ustalone w umowach dwustronnych lub regionalnych w przyszłości. Zawarto w nim wolności handlowe, jednak dokument miał wyłącznie fakultatywny charakter. Kraje, będące jego stronami, wyrażały zgodę na korzystanie międzynarodowym regularnym przewoźnikom lotniczym z dwóch przywilejów technicznych, jak również dodatkowo z trzech przywilejów handlowych[363]. Jak zauważa M. Żylicz należą do nich:

- „przywilej pozostawiania na terytorium państwa przyznającego prawa pasażerów i ładunków zabieranych z państwa przynależności statku powietrznego (ewentualnie przewoźnika),

- przywilej zabierania na terytorium państwa przyznającego prawa pasażerów i ładunków z przeznaczeniem na terytorium państwa przynależności statku powietrznego (ewentualnie przewoźnika),

- przywilej zabierania pasażerów i ładunków z przeznaczeniem na terytorium państwa trzeciego oraz pozostawiania pasażerów i ładunków pochodzących z terytorium państwa trzeciego”[364].

---

[361] M. Polkowska, *Perspektywy globalizacji komunikacji powietrznej*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2006, z. 6, s. 120.
[362] A. Kunert-Diallo, *Dostęp do rynku przewozów lotniczych jako przedmiot międzynarodowej regulacji prawnej*, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2016, nr 2, s. 80.
[363] I. Kraśnicka, *The International…,* s. 221.
[364] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 323.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że liczne umowy dwustronne mają zasadnicze znaczenie w zakresie organizacji regularnej służby lotniczej, a także wzajemnego przyznawania wolności handlowych. W większości przypadków opierają się one na zasadzie wzajemności, a Konwencja chicagowska posiada wobec nich charakter nadrzędny i wymaga, by były one zgodne z jej przepisami[365]. Katalog i zakres tych wolności zależy od treści zawartej umowy międzynarodowej, ustawy krajowej, decyzji administracyjnej lub porozumienia między przewoźnikiem lotniczym, a organem innego państwa[366].

Dodatkowo, istnieją jeszcze cztery wolności, które mają mniej oficjalny charakter i nie zostały na ten moment włączone do międzynarodowych umów wielostronnych. Wynikają one bardziej z praktyki, dotyczącej prowadzenia w sektorze lotniczym działalności przewozowej, aniżeli formalnych zapisów umownych. Zaliczamy do nich wolności, które sformułowano w późniejszym czasie, a ich podstawą były doświadczenia przewoźników lotniczych. W dużej mierze są one pochodnymi pięciu podstawowych wolności. Zalicza się do nich:

- szóstą wolność lotniczą, odnoszącą się do przewozu pasażerów oraz ładunków pomiędzy dwoma państwami obcymi, przez terytorium państwa przynależności statku powietrznego tj. z lądowaniem o charakterze handlowym na terytorium tego kraju,

- siódmą wolność lotniczą, będącą modyfikacją piątej wolności, nawiązującą do prawa zabierania pasażerów oraz ładunku do państw trzecich, a także prawa przywożenia pasażerów oraz ładunków z tych państw. Podstawową różnicą w przypadku siódmej wolności jest fakt, że przy przewozie pomiędzy dwoma obcymi państwami nie jest wymagane, by odcinek ten stanowił część trasy, która rozpoczyna się lub kończy się w państwie przynależności statku powietrznego,

- ósmą wolność lotniczą, odnoszącą się do przewozu między dwoma portami lotniczymi, które znajdują się w obcym państwie, z zastrzeżeniem, iż odcinek ten jest częścią trasy, która rozpoczyna lub kończy się w państwie przynależności statku powietrznego. Tego typu rodzaj przewozu nazywany jest kabotażem,

- dziewiątą wolność lotniczą, dotyczącą przewozu między dwoma portami w obcym państwie. W tym przypadku nie jest wymagane, by część ta była odcinkiem trasy, która rozpoczyna lub kończy się w państwie przynależności statku powietrznego. Tego typu rodzaj przewozu nazywany czystym kabotażem[367].

[365] E. Dynia, *Konwencja Chicagowska…,* s. 21-22.
[366] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 310-311.
[367] A. Hoszman, *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Warszawa 2012, s. 13.

2.3. Granice przestrzeni powietrznej

2.3.1. Granice boczne

Przestrzeń powietrzna, która otacza pozostałe elementy terytorium państwowego, rozciąga się do ich granic. Zgodnie z teorią nierozerwalności przylegania, granice boczne przestrzeni powietrznej będą pionowym przedłużeniem rozgraniczenia lądu, a także wód. Zasada ta jest także uznawana przez pisane prawo międzynarodowe. Z racji tego, że przestrzeń powietrzna jest nierozdzielną częścią terytorium państwowego, państwo będzie w niej wykonywać swoją władzę suwerenną[368].

Granice boczne przestrzeni powietrznej, nazywane również pionowymi, podlegają zwierzchnictwu państwa i są, zgodnie z przyjętą powszechnie praktyką, wyznaczone przebiegiem granic lądowych oraz morskich. O ile przebieg granic lądowych jest w większości precyzyjnie wyznaczony, to przebieg granic morskich może w pewnych przypadkach nasuwać wątpliwości. Powodem tego jest fakt, że szerokość morskich wód terytorialnych aktualnie nie jest określona powszechnie obowiązującą normą międzynarodową. Część państw ma tendencję do ich rozciągania, jednak nie zawsze jest to uznawane przez inne kraje. Warto podkreślić, że roszczenia państw do rozciągania ich kontroli nad przestrzenią powietrzną nad morzem pełnym nie zawsze muszą być związane ze zwierzchnictwem terytorialnym, a mogą być uzasadnione prawem do samoobrony (USA, Kanada) lub potrzebami kontroli ruchu lotniczego (kiedyś ZSRR, dziś Rosja)[369]. W aspekcie tych państw mamy do czynienia z ewolucją klasycznego określenia ich władzy suwerennej w terytorialnej przestrzeni powietrznej. Wynikają one z milczącego uznania sytuacji rozciągnięcia kontroli na loty samolotów w obszarach, znajdujących się nad morzem pełnym, czasem nawet setki kilometrów poza obszarem granic wód terytorialnych (tzw. strefy identyfikacji związane z obroną powietrzną - *air defence identification zones*). W dzisiejszych czasach państwa przyjęły również praktykę przekazywania swoich kompetencji w kwestii zarządzania ruchem lotniczym organom krajów sąsiadujących lub organom wspólnym (międzynarodowym) w obszarach ustalonych z przekroczeniem granic państwowych, również nad morzem pełnym[370].

Aktualnie żadna z konwencji międzynarodowych nie wskazuje pułapu, na którym kończy się przestrzeń powietrzna i nie odpowiada na pytanie, jak wysoko sięga suwerenność

[368] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…*, s. 56-57.
[369] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 37.
[370] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego jako delikt prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2009, nr 6, s. 26.

państwa nad jego terytorium. Warto jednak podkreślić, że problemy te nie dotyczą rozgraniczenia przestrzeni powietrznej w poziomie. Ponieważ jest ona powiązana z terytorium lądowym i morskim, nad którym się znajduje, to z racji tego jej boczną granicę wyznaczać będzie zasięg władzy państwowej nad terytorium lądowym, a także morskim. W konsekwencji przestrzeń powietrzna, znajdująca się morzem otwartym lub nad lądem, które nie podlegają niczyjej suwerenności (np. Antarktyda) – jest wolna[371]. Stanowisko to potwierdził Międzynarodowy Kongres Prawniczy dla Reglamentacji Żeglugi Powietrznej w Weronie w 1910 r.[372], Międzynarodowy Komitet Prawny Lotnictwa w 1912 r. oraz Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego w 1922 r. Opowiadają się za nim również konkretne umowy międzynarodowe np. Konwencje o morzu pełnym, szelfie kontynentalnym i Układ w sprawie Antarktyki[373].

Jak stwierdza art. 2 Konwencji chicagowskiej z dnia 7 grudnia 1944 r. „Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego Państwa"[374]. Co więcej, zgodnie z brzmieniem art. 2 ust. 2 Konwencji o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. „Suwerenność ta rozciąga się na przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym, jak również na jego dno i podziemie"[375]. W kwestii tej wypowiadał się także Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, który w orzeczeniu z dnia 26 czerwca 1986 r. w sprawie militarnych i paramilitarnych aktywności w i przeciwko Nikaragui stwierdził: „Jeśli chodzi o przestrzeń powietrzną, Konwencja chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (art. 1) powtarza ustaloną zasadę całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa nad przestrzenią powietrzną nad jego terytorium. Konwencja ta w połączeniu z Konwencją Genewską z 1958 r. o morzu terytorialnym stanowi również, że suwerenność państwa nadbrzeżnego obejmuje również morze terytorialne oraz przestrzeń powietrzną ponad nim, podobnie jak Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r."[376]. Polska reguluje tę kwestię w ustawie o ochronie granicy państwowej z 12 grudnia 1990 r. Jej art. 6 stwierdza, że Polska wykonuje swoje zwierzchnictwo nad terytorium lądowym i wnętrzem ziemi, które znajduje się pod nim, nad morskimi wodami wewnętrznymi oraz morzem terytorialnym i dnem,

[371] Symonides J., *Terytorium państwowe…,* s. 207.
[372] T. Halewski, *Prawo lotnicze w zarysie (okres powojenny)*, Lwów 1937, s. 203.
[373] Symonides J., *Terytorium państwowe…,* s. 207.
[374] Zob. M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe…,* s. 299
[375] Tekst Konwencji [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 305.
[376] ICJ Reports, 1986, zob. tekst polski [w:] P. Daranowski, J. Połatyńska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 157-162.

a także wnętrzem ziemi znajdującym się pod nimi, a także w przestrzeni powietrznej, która znajduje się nad terytorium lądowym, morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi [377]. Organem odpowiadającym za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu, a także kontrolę ruchu granicznego jest Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Zadania w tym zakresie realizuje Komendant Główny Straży Granicznej. Minister Obrony Narodowej natomiast odpowiada za ochronę granicy państwowej w zakresie przestrzeni powietrznej. W bezpośredni sposób strzeże ją Dowódca Sił Powietrznych, współdziałający z Dowódcą Marynarki Wojennej i Dowódcą Wojsk Lądowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej[378].

2.3.2. Rozgraniczenie przestrzeni powietrznej i przestrzeni kosmicznej

Rozwój działalności człowieka w przestrzeni kosmicznej wiąże się z wieloma zagadnieniami, wymagającymi odpowiedniego uregulowania w zakresie prawa międzynarodowego. Szybko okazało się, że klasyczne zasady i regulacje prawa międzynarodowego nie stanowią wystarczającej podstawy prawnej w zakresie rozstrzygania rosnącej liczby nowych zagadnień, powstałych w ramach rozwoju badań i rozpoczęcia eksploatacji przestrzeni kosmicznej. Z pewnością jednym z nich w dalszym ciągu jest nierozstrzygnięta kwestia delimitacji przestrzeni powietrznej i kosmicznej, a co się z tym łączy, wyznaczenia górnej granicy terytorium państwa[379].

Powszechnie przyjmuje się, że pomiędzy przestrzenią powietrzną a przestrzenią kosmiczną można wyodrębnić pewne różnice. W ramach podstawowego rozróżnienia wskazuje się na fakt, że przestrzeń powietrzna znajduje się pod jurysdykcją państw, zaś przestrzeń kosmiczna stanowi dziedzictwo całej ludzkości, a co za tym idzie, państwa nie mogą rozciągać na nią swojej suwerenności. Z racji tego, wykształciły się także dwa odmienne reżimy prawne: pierwszy, normujący status przestrzeni powietrznej (międzynarodowe prawo lotnicze) oraz drugi, normujący status przestrzeni kosmicznej (międzynarodowe prawo kosmiczne)[380]. Należy zauważyć, że w dużej mierze wpływ na to miały przypadki skutecznego wyniesienia pierwszych sztucznych satelitów na orbitę okołoziemską, a w późniejszym czasie pierwszego astronauty. Z racji tego społeczność

[377] A. Auleytner, *Terytorium powietrzne…,* s. 245-246.
[378] A. Maksimczuk, L. Sidorowicz, *Ochrona granic i obsługa ruchu granicznego,* Warszawa 2007, s. 94-95.
[379] J. Rajski, *Odpowiedzialność międzynarodowa za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne*, Warszawa 1974, s. 15.
[380] Ł. Kułaga, *Współczesne tendencje regulacyjne międzynarodowego prawa kosmicznego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2007, nr 4, s. 73.

międzynarodową podjęła działania w zakresie opracowania pierwszych przedtraktatowych aktów ONZ i regulacji traktatowych[381].

Na płaszczyźnie doktrynalnej, w aspekcie rozgraniczenia przestrzeni kosmicznej i powietrznej, powstało co najmniej kilkadziesiąt koncepcji, odnoszących się do różnego rodzaju kryteriów – m.in. fizycznych, astronomicznych, astronautycznych, czy geofizycznych. Pomimo tego, żadna z powyższych koncepcji nie doprowadziła do przyjęcia wiążących i ostatecznych ustaleń. Warto przypomnieć, że także poszczególne państwa, indywidualnie bądź grupowo, występowały z propozycjami dotyczącymi ustalenia umownej granicy pomiędzy przestrzenią powietrzną a kosmiczną. Lokowano ją w przedziale od kilkudziesięciu do nawet stu kilkudziesięciu kilometrów ponad powierzchnią ziemi, co ukazuje skrajność propozycji. Co więcej, wysokości te ulegały zmianom ze względu na rozwój technik kosmicznych, które umożliwiały umieszczenie danych obiektów na jeszcze wyższych orbitach. W najważniejszych umowach, regulujących status prawny dwóch wspominanych sfer – tj. przestrzeni powietrznej i kosmicznej – w Konwencji chicagowskiej z 1944 r. i w Traktacie o przestrzeni kosmicznej z 1967 r. nie zawarto definicji tych sfer przestrzennych, nie znajdziemy tam także wskazania zasad prawnych, które pozwalają na precyzyjne rozgraniczanie[382]. Z racji tego pojęcie przestrzeni powietrznej i jej rozgraniczenie z przestrzenią kosmiczną, nie jest uregulowane ani przez prawo międzynarodowe, ani też w ramach polskiego prawa lotniczego[383].

Już na początku lat sześćdziesiątych XX w. zaistniała potrzeba określenia granicy masy gazowej w odniesieniu do wolnej przestrzeni, a także wskazania limitów, dotyczących wykorzystania atmosfery przez statki na znacznej wysokości. Określenie tych progów jest nie tylko kwestią prawną, czy technologiczną, lecz również kwestią interesów politycznych. Problematyka określania państwowej pionowej granicy (suwerenności) jest efektem braku naturalnej granicy poziomej, która oddzielałaby przestrzeń powietrzną i kosmiczną. Z racji tego pojawiły się liczne propozycje rozwiązania tej kwestii[384].

Pogląd, mówiący o tym, że suwerenność państw w przestrzeni powietrznej nie jest w żaden sposób ograniczona, wynika z zasady *cuius est solum eius est usque ad coelum*[385].

---

[381] L. Łukaszuk, *Międzynarodowe prawo kosmiczne – geneza i etapy rozwoju. Wybrane zagadnienia* [w:] E. Dynia, D. Kuźniar-Kwiatek (red.), *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016, s. 213.

[382] M. Polkowska, *Eksploracja Kosmosu. Zagadnienia prawno-polityczne*, Warszawa 2021, s. 25-26.

[383] K. B. Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, Warszawa 2022, s. 29.

[384] M. T. Kłoda, K. Malinowska, B. Malinowski, M. Polkowska, *Polskie prawo kosmiczne – wyzwania i kompromisy*, „Przegląd Sejmowy" 2022, nr 3, s. 102.

[385] Łac. władca ziemi jest panem nieba nad nią.

Opierając się na takim założeniu, niektórzy autorzy przyjęli szeroką interpretację regulacji zawartych w Konwencjach paryskiej i chicagowskiej, odnoszących się do suwerenności w przestrzeni powietrznej. Przykładowo np. Ming-Ming Peng uważa, iż suwerenność państw osiąga taką wysokość, na jaką można się wznieść. W jego opinii, sformułowania zawarte w ww. Konwencjach nie powinny być odbierane w sposób zawężający, ponieważ państwa od zawsze uważały, że ich suwerenność rozciąga się nad całą przestrzenią nad ich terytorium. W podobny sposób intencje stron powyższych Konwencji tłumaczył R. Hingorani. Także M. Milde, C. Saint-Alary, oraz S. Kryłow i D. Kisłow popierali tezę, zgodnie z którą suwerenność państw w przestrzeni powietrznej nad ich terytorium nie może być niczym ograniczona. Pomimo tego z kilku powodów została ona poddana krytyce. Po pierwsze, zaczęto zwracać uwagę na jej absurdalne konsekwencje prawne. Podkreślano, że nie można wysuwać roszczeń terytorialnych *ad infinitum*, mając na uwadze m.in. obrót ziemi, który powoduje, że wycinek przestrzeni kosmicznej, znajdujący się nad terytorium danych państw, nie jest stały i cały czas się zmienia. Ponadto nie da się jej efektywnie kontrolować[386].

Wywodząca się ze średniowieczna zasada *usque ad sidera* („aż do gwiazd") nie znalazła aprobaty w prawie międzynarodowym[387]. Na początku ery lotów kosmicznych ostatecznie upadły wcześniejsze teorie, które dotyczyły rozciągania suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej bez wyznaczania górnej granicy (*ad sidera, ad astra*) lub też propozycje konkretnego określenia takiej granicy, m.in. do wysokości osiąganej przez statki powietrzne (*navigable airspace*) albo przez ziemskie bronie (według teorii z prawa morskiego - *ubi finitur armorum vis*). Po pierwszym okrążeniu Ziemi przez satelitę Sputnik, które miało miejsce w 1957 r., państwa w sposób milczący zaakceptowały prawo do przelotu statków kosmicznych nad ich terytorium. Można to odbierać jako uznanie, że ich trajektoria przechodzi nad górną granicą przestrzeni terytorialnej lub - co wydaje się bardziej prawdopodobnym wnioskiem - że prawo nieszkodliwego przelotu przez takie statki zostało uznane, jednocześnie nie przesądzając kwestii górnych granic przestrzeni powietrznej[388]. Jak podkreśla M. Polkowska „Start pierwszego sztucznego satelity Ziemi, mającego przelatywać nad obszarami (czy też przez przestrzeń powietrzną) różnych państw, odbył się pod rządami powszechnie obowiązującej zasady zwierzchnictwa państw w terytorialnej przestrzeni powietrznej. W okresie poprzedzającym lot sputnika ani państwa przodujące w dziedzinie techniki rakietowej i przygotowań do lotów w górnych strefach atmosfery i w przestrzeni

[386] J. Symonides, *Terytorium państwowe…,* s. 210-211.
[387] S. Kubas, *Suwerenność państwa…,* s. 12.
[388] M. Żylicz, *Zestrzelenie…*, s. 26-27.

pozaatmosferycznej, jak USA i ZSRR, ani inne państwa nie deklarowały swego stanowiska w tych sprawach. Tym bardziej nie można było mówić o jakiejś międzynarodowo uznanej zasadzie. Wprawdzie coraz częściej wypowiadano się za szczególnym traktowaniem lotów na dużych wysokościach, to jednak nie było jeszcze zdecydowanych, czy chociażby przeważających poglądów, ani co do górnej granicy przestrzeni powietrznej poddanej suwerenności państw, ani co do dopuszczalności przelotów (nieszkodliwego tranzytu) pojazdów i urządzeń kosmicznych przez przestrzeń powietrzną obcych państw"[389]. Należy podkreślić, że wiele nowych zagadnień w zakresie prawa międzynarodowego pojawiło się po wysłaniu w przestrzeń kosmiczną statków z ludźmi na pokładzie (początkowo ZSRR – wyprawa Gagarina w 1961 r., a w późniejszym czasie również przez USA), dwukrotnym lądowaniu kosmonautów Stanów Zjednoczonych na Księżycu (począwszy od 1969 r.), czy po podjęciu przez ZSRR kroków, mających na celu zbadanie innych planet (m.in. Wenus, Marsa), a także udziale w badaniach kosmicznych innych państw (m.in. Francji)[390].

Kwestią delimitacji przestrzeni kosmicznej od 1958 r. zajmuje się Komitet ds. Pokojowego Wykorzystywania Przestrzeni Kosmicznej (*Committee on the Peaceful Uses of Outer Space*, COPUOS). Początkowo był on Komitetem *ad hoc*, a następnie od 1959 r. działał jako ciało stałe. Przedmiotową dyskusję rozpoczęło zwrócenie się przez Przewodniczącego COPUOS w 1967 r. do Podkomitetu Naukowo-Technicznego o przygotowanie listy kryteriów technicznych i naukowych, które należałoby wziąć pod uwagę w ramach prac nad definicją przestrzeni kosmicznej. Odpowiadając, Podkomitet Naukowo-Techniczny oświadczył, że na tę chwilę nie jest możliwe określenie ww. warunków, które pozwalałyby na precyzyjne i ostateczne zdefiniowanie przestrzeni kosmicznej. W późniejszym czasie zagadnienie było poddawane dyskusji m.in. na forum ONZ i przez przedstawicieli nauki. Z kolei w dokumencie, który przedstawiał problem delimitacji przestrzeni kosmicznej, a który został przygotowany przez Sekretariat ONZ w 1970 r. i uzupełniony w 1977 r., przybliżono ówczesne poglądy państw i doktryny[391].

W momencie wyniesienia radzieckiego Sputnika w przestrzeń kosmiczną w 1957 r. stało się jasne, że zasada, odnosząca się do suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną, nie może zostać utrzymana w zakresie eksploracji przestrzeni powietrznej. Dostrzeżono, że wyrażanie zgody przez poszczególne państwa na przelot satelitów oraz pozostałych urządzeń, znajdujących się na orbicie na wysokości ponad 100 mil nad

[389] M. Polkowska, *Prawo kosmiczne. Kilka uwag tytułem wprowadzenia*, „Ad Astra" 2022, nr 5, s. 54.
[390] L. Gelberg, *Zarys prawa…,* s. 136-137.
[391] D. Kuźniar, *Ochrona środowiska przestrzeni kosmicznej i ciał niebieskich. Studium prawnomiędzynarodowe*, Rzeszów 2019, s. 26-27.

powierzchnią ziemi, jest bardzo trudne. Z racji tego po 1957 r. w nauce pojawiły się dwie nowe koncepcje, odnoszące się do suwerenności powietrznej państwa. Pierwsza z nich uważała, że przestrzeń powietrzna na wysokości trajektorii przelotu statków kosmicznych nie podlega już suwerenności państw, a więc jest ona ograniczona do konkretnej wysokości, gdzie graniczy z kosmosem[392]. Druga koncepcja zakładała, że suwerenność pionowa będzie sięgać do wysokości, którą państwo jest rzeczywiście zdolne zachowywać[393].

W odniesieniu do pierwszej koncepcji, która uznawała rozgraniczenie przestrzenne, wskazywano np. na zakreślenie górnej granicy w miejscu, w którym kończy się przestrzeń zawierająca powietrze, czyli praktycznie tam, gdzie swój koniec ma stratosfera – ok. 40 km n.p.m. Postulowano także, aby uznać, że taką granicą będzie kraniec oddziaływania ziemskiej grawitacji. Przedstawiano także postulat, by mezosfera – warstwa atmosfery ziemskiej znajdująca się między stratosferą a termosferą (ok. od 50 km do 80 km n.p.m.) posiadała swój pośredni i szczególny status prawny. Wskazywano na słuszność ustanowienia w tej, konkretnej części przestrzeni powietrznej prawa, umożliwiającego na nieszkodliwy przelot statków kosmicznych, opuszczających atmosferę, jak i tych, powracających na Ziemię. W 1979 r. Związek Radziecki zaapelował, aby granicę pomiędzy przestrzenią powietrzną, a kosmiczną wyznaczyć na wysokości ok. 100-120 km n.p.m. Postulat ten był następnie poddany pod obrady Komitetu Narodów Zjednoczonych ds. pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Jednak do dziś nie został on powszechnie zaakceptowany. Z kolei w 1976 r. grupa dziesięciu państw, mających terytoria usytuowane w okolicach równika, wysunęła roszczenia dot. orbity geostacjonarnej[394]. Posiada ona najlepsze parametry orbitalne, dzięki którym możliwe jest przekazywanie danych przez satelity, jednak ma ona ograniczone możliwości wykorzystania. Wynika z faktu, że jednocześnie może przebywać na niej ograniczona liczba satelitów. Aktualnie nie ma porozumienia wśród państw, jak ostatecznie rozstrzygnąć problem wykorzystywania orbity geostacjonarnej. Do tej pory, jedynym wiążącym postanowieniem w tej kwestii jest art. 44 ust. 2 Konstytucji Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, który stanowi, że: „W wykorzystaniu pasm częstotliwości dla usług radiowych, państwa członkowskie powinny brać pod uwagę, że częstotliwości radiowe i związane z nimi orbity, włączając w to orbitę geostacjonarną, są ograniczonym bogactwem naturalnym (*limited natural resources*) i muszą być wykorzystywane w sposób racjonalny, skuteczny i ekonomiczny, w zgodności

[392] M. Polkowska, *Prawo bezpieczeństwa w Kosmosie*, Warszawa 2018, s. 30-31.
[393] M. T. Kłoda, K. Malinowska, B. Malinowski, M. Polkowska, *Polskie prawo…,* s. 104.
[394] A. Auleytner, *Terytorium powietrzne…,* s. 248.

z przepisami Uregulowań Radiowych, tak aby państwa lub grupy państw miały równy (*equitable*) dostęp do tych orbit i częstotliwości, biorąc pod uwagę szczególne potrzeby państw rozwijających się oraz geograficzne usytuowanie poszczególnych krajów"[395]. W 1951 r. w *American Society of International Law* profesor J. Cooper zaproponował jeszcze inne rozwiązanie. Zasugerował on, odnosząc się do praktyki morskiej, wprowadzenie podziału na trzy różne strefy. Pierwszą z nich miała być „przestrzeń terytorialna", ograniczona jedynie do atmosfery; drugą strefę stanowić miała ciągła strefa kosmiczna, która rozciągałaby się do wysokości ok. 300 mil i w ramach której państwa sprawowałyby swoją suwerenność, jednak przez którą niewojskowe statki powietrzne miałby prawo przelotu w zakresie wznoszenia się oraz opadania; ostatnią byłaby strefa ruchu, w której byłby on całkowicie wolny[396].

Druga z koncepcji, wyznaczająca granicę przestrzeni powietrznej, opiera się na technicznych kryteriach możliwości eksploatacji statków powietrznych. Odnosząc się do założenia, którego twórcami byli H. Kelsen i A. Verdross, zakładającego, że zwierzchnictwo terytorialne nie sięga dalej, niż władza państwa, wypracowano teorię efektywnej granicy. Jej główne założenie nawiązywało do tego, że zasięg suwerenności państwa w jego przestrzeni powietrznej wyznacza efektywność władzy państwowej. Jednak z racji tego, że jej efektywność rozciąga się w miarę rozwoju techniki na coraz wyższe pułapy, granica ta stopniowo się zmienia. Na fakt ten wskazywali m.in. W. Durdieniewski i S. Kryłow według których, przestrzeń powietrzna podlegająca zwierzchnictwu terytorialnemu państwa, wzrasta proporcjonalnie do podwyższania się możliwości przelotowych współczesnych statków. Poglądy, które uwzględniały efektywność jako główne kryterium wyznaczania granicy, spotkały się jednak z krytyką, opierającą się na szeregu kontrargumentów. Podkreślano, że zastosowanie zasady efektywności może prowadzić do powstania pewnych nierówności pomiędzy państwami silniejszymi oraz słabszymi. Wskazywano, że człowiek w miarę upływu czasu będzie kontrolował coraz wyższe warstwy atmosfery i w pewnym momencie może wkroczyć w przestrzeń kosmiczną, gdzie, zgodnie z zasadą efektywności, mógłby rozciągnąć swoje zwierzchnictwo, a taki stan rzeczy byłby sprzeczny z powszechnie akceptowanym statusem prawnym przestrzeni kosmicznej. Pojawiało się również pytanie, jak zdefiniować pojęcie efektywności kontroli w odniesieniu do przestrzeni nadziemskiej[397].

Należy stwierdzić, że zwierzchnictwo państwa nad własną przestrzenią powietrzną sięga na taką wysokość, gdzie gęstość atmosfery pozwala na loty klasycznych statków

[395] Ł. Kułaga, *Współczesne tendencje…,* s. 73-74.
[396] E. Pépin, *The Legal Status of the Airspace in the Light of Progress in Aviation and Astronautics*, „McGill Law Journal" 1956, nr 70, s. 76-77.
[397] J. Symonides, *Terytorium państwowe…,* s. 213-214.

powietrznych. Problemem są jednak statki powietrzno–kosmiczne. W momencie powstania obiektów latających o takich możliwościach, pojawiły się kolejne refleksje dotyczące prawa lotniczego. Z racji tego podjęto próby dokonania rozgraniczenia pomiędzy przestrzenią powietrzną i kosmiczną. Zakończyły się one ustaleniem ogólnych norm traktatowych. Przykładem może być przelot sztucznych satelitów nad terytoriami danych państw. Z jednej strony można to uznać za wytworzenie się nowego prawa zwyczajowego, zaś z drugiej za zgodę na nieszkodliwy przelot nad terytorium państwowym[398]. W odpowiedzi udzielonej Sekretariatowi ONZ przez Sekretariat Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w 1970 r. wskazano, iż maksymalna wysokość oznaczać będzie odległość od powierzchni Ziemi, na jakiej aparat w locie utrzymuje się dzięki reakcji powietrza. Zgodnie z aktualnymi badaniami wynosi ona ok. 35 km, jednak z racji postępu technicznego prawdopodobne jest, że w przyszłości statek powietrzny będzie mógł utrzymywać się na jeszcze wyższej wysokości. Wskazano więc, że aby w drodze prawnomiędzynarodowej dokonać rozgraniczenia przestrzeni powietrznej i kosmicznej, należy przyjąć jako granicę pomiędzy nimi wysokość, która odpowiada perygeum sztucznego satelity Ziemi, utrzymującego się na orbicie. W doktrynie pojawił się również pogląd, który twierdził, że na obecnym etapie doszło już do sformułowania się normy międzynarodowego prawa zwyczajowego, dotyczącej tego zakresu, a dowodem tego miał być brak jakichkolwiek protestów, dot. umieszczenia statków kosmicznych na orbicie ziemskiej ze strony jakiegokolwiek państwa. Z racji tego przyjęto, że istnieje wolność badania oraz wykorzystywania przestrzeni, znajdującej się nad ziemską atmosferą[399].

Trudności w znalezieniu powszechnie akceptowalnych kryteriów przestrzennych delimitacji atmosfery i kosmosu były jedną z przyczyn, skłaniających znaczną część badaczy problematyki do poszukiwania rozwiązań w aspekcie płaszczyzny „funkcjonalnej" i nieprecyzowania terytorialnego zasięgu przestrzeni pozaatmosferycznej, lecz zdefiniowania tego pojęcia, którym najszerzej można określić „działalnością kosmiczną", przez niektórych zawężaną jedynie do lotów kosmicznych. Za prekursora metody funkcjonalnej uważa się M. Lemoine'a, który w 1947 r. stwierdził, że prawo lotnicze „określa i rozpatruje prawa oraz normy prawne regulujące ruch i wykorzystywanie statków powietrznych", zaś prawo kosmiczne odnosi się do żeglugi w przestrzeni. Jednak stanowisko funkcjonalistów wywołało liczne głosy krytyki. Pierwszym ważnym powodem, który przeciwko niemu przemawiał, była praktyczna trudność w ustaleniu, co ma decydować o charakterze „kosmicznym" danej

[398] R. Bielawski, *Współczesne problemy…*, s. 125.
[399] M.T. Kłoda, K. Malinowska, B. Malinowski, M. Polkowska, *Polskie prawo…,* s. 103-104.

działalności, dotyczącej eksploracji lub wykorzystywania przestrzeni ponadziemskiej i jakie specyficzne cechy odróżniać ją będą od działalności, która nie posiada takiego charakteru, a jest uskuteczniana w przestrzeni. Drugim problemem jest fakt powodujący, że pewne działania z samej mocy prawa pozytywnego są dozwolone w przestrzeni powietrznej, w trakcie, gdy identyczne działania będą zakazane w przestrzeni kosmicznej np. zakaz umieszczania w niej broni masowego rażenia - wolno ją umieszczać jedynie na pokładach urządzeń latających, które poruszają się wyłącznie w przestrzeni powietrznej. Dlatego też zwrócenie się w stronę „funkcjonalnego" podejścia do zasadniczej kwestii definiowania przestrzeni kosmicznej poddawałoby pod wątpliwość ważność obowiązywania zawartych już międzynarodowych umów, odnoszących się do tej przestrzeni[400].

Brak uzgodnienia kwestii limitu pionowego suwerenności państw od samego początku powodował wiele problemów, dotyczących ich odpowiedzialności za działania w kosmosie (a co za tym idzie, również większą liczbę roszczeń). Od 1967 r. Komitet ds. Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej ONZ zajmuje się rozpatrywaniem definicji ustalającej tę granicę, jednak w dalszym ciągu pojawiają się wątpliwości dotyczące tego, czy faktycznie należy ją wyznaczyć. Co ciekawe, istnieją kraje, które są temu przeciwne – takim przykładem mogą być Stany Zjednoczone. Wśród głównych argumentów takiego stanowiska wskazuje się na fakt, że wyznaczenie granicy pomiędzy przestrzenią powietrzną, a kosmiczną może zachęcić państwa do wysuwania niewspółmiernych roszczeń w zakresie swojej suwerenności. Dodatkowo granica może zostać ustanowiona zbyt wysoko, co może wpływać na utrudnienie działalności kosmicznej, zaś z drugiej strony wyznaczenie granicy na zbyt małej wysokości może rodzić obawy państw o ich własne bezpieczeństwo. Podkreślano również, że ustalenie granicy na tym etapie jest bezcelowe, ponieważ postęp techniczny ma charakter ciągły[401]. G. Oduntan podkreśla, że „Niepodważalnym faktem jest, że nieokreślone granice tworzą jedynie potencjał do zamieszania i konfliktów w systemie międzynarodowym"[402].

Kluczową rolę w tworzeniu nowego prawa odegrała jak zawsze praktyka państw. Milczące przyjęcie przelotów sztucznych satelitów ziemi nad ich terytoriami, przy jednoczesnym braku protestów, należy odbierać jako wykształcenie się nowej zasady w zakresie zwyczajowego prawa międzynarodowego, zgodnie z którą zwierzchnictwo państwa nie będzie rozciągać się na wysokość, która umożliwia wyniesienie sztucznego satelity na orbitę. Zgodę tę można jednak interpretować również jako zezwolenie na

[400] A. Górbiel, *Międzynarodowe prawo kosmiczne*, Warszawa 1985, s. 170-175.
[401] M.T. Kłoda, K. Malinowska, B. Malinowski, M. Polkowska, *Polskie prawo…*, s. 103.
[402] G. Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, New York 2012, s. 2.

nieszkodliwy przelot satelitów, które nie przesądza końcowo o statusie przestrzeni, przez którą przelatują. Podobny charakter ma także prawo nieszkodliwego przepływu przez obce statki morskie w obszarze wód terytorialnych. W dalszym ciągu widoczny jest jednak rozwój prawa traktatowego, jak również zwyczajowego, w zakresie podstawowych zasad działalności kosmicznej, które jednak nie narusza suwerenności powietrznej państw. Należy zauważyć, iż Deklaracja ONZ o zasadach prawa w dziedzinie działalności państw w przestrzeni kosmicznej z 13 grudnia 1963 r. nie wyznaczyła dolnej granicy omawianej przestrzeni, jednak wykluczyła możliwość jej zawłaszczania lub rozciągnięcia na nią suwerenności państwowej. Na obecnym etapie trudno podjąć się oceny, czy i jakie ustalenia mogą być ostatecznie przyjęte w zakresie górnej granicy terytorium państwa. Nie należy jednak wykluczać rozwiązań funkcjonalnych, które abstrahują od kategorii terytorialnych, czy też fizycznych[403].

W praktyce państw zakłada się, że dolna granica przestrzeni powietrznej z przestrzenią kosmiczną przebiega na wysokości 90-100 km nad powierzchnią Ziemi. Jest to zarazem wysokość, na którą mogą się maksymalnie wznieść statki powietrzne[404]. Taką interpretację uwzględnia m.in. Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI). Zgodnie ze słownikiem pojęć, które zostały zawarte w *FAI Sporting Code General Section – Edition 2022* „kosmos" to przestrzeń, znajdująca się powyżej 100 km nad powierzchnią Ziemi[405]. Wysokość 100 km w odniesieniu do pułapu, który rozdziela przestrzeń powietrzną z przestrzenią kosmiczną, stosuje również Międzynarodowa Federacja Sportów Lotniczych, a także Amerykańskie Stowarzyszenie Aeronautyczne. Jak zauważa M. J. Sundahl prawo krajowe i dotychczasowa praktyka państw wskazuje na dowody, które można użyć w celu budowania poparcia dla zwyczajowego prawa międzynarodowego, ustalającego granicę kosmosu na wysokości ok. 100 km n.p.m.[406]. Takie rozgraniczenie ma podstawowe znaczenie w zakresie głównej różnicy statusu przestrzeni powietrznej (gdzie państwo ma całkowitą i wyłączną suwerenność) i statusu prawnego przestrzeni kosmicznej (gdzie zastosowanie ma zasada wolności przestrzeni kosmicznej, przejawiająca się wolnością poruszania, eksploracji oraz eksploatacji)[407]. Jeśli w przyszłości pojawią się samoloty, będące w stanie latać wyżej, zapewne państwa będą dążyć do rozszerzenia swojej suwerenności również na te wysokości. Problematyka ta, jak także niepewność, czy obawa przed przekazaniem tego, co w przyszłości mogłoby się stać wartościowym, a zarazem suwerennym prawem, uniemożliwiają na ten

[403] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 38.
[404] A. Anusz, *Status prawny…,* s. 240.
[405] M.T. Kłoda, K. Malinowska, B. Malinowski, M. Polkowska, *Polskie prawo…*, s. 106.
[406] D. Kuźniar, *Ochrona środowiska…*, s. 28-29.
[407] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia Prawa…,* s. 405.

moment osiągnięcie jakiegokolwiek porozumienia w tematyce delimitacji tej szczególnej granicy[408]. Faktem jest jednak, że na obecnym etapie nie ma podstaw do wysnuwania roszczeń, dotyczących przestrzeni kosmicznej przez któregokolwiek z państw[409].

Podsumowując obecny stan prawny i faktyczny powyższej problematyki, należy stwierdzić, że obecnie istnieje pewien stan stagnacji w zakresie prawnej delimitacji przestrzeni kosmicznej. Biorąc pod uwagę postępujący rozwój techniczny, z jednej strony można mówić o konieczności rozgraniczenia dwóch płaszczyzn działalności państwa – działalności w przestrzeni kosmicznej oraz w przestrzeni powietrznej. Z drugiej jednak strony – dotychczasowa praktyka działań kosmicznych świadczy o tym, że są one dokonywane i w dalszym ciągu rozwijane bez prawnego, formalnego zdefiniowania przestrzeni kosmicznej, a także bez jej rozgraniczenia od przestrzeni powietrznej. Powyższe tendencje na obecnym etapie wydają się do pewnego stopnia być zrównoważone. Pomimo tego, nie należy liczyć na szybkie zakończenie procesu uzgadniania jednoznacznego stanowiska państw w tym zakresie. Odmienne stanowiska poszczególnych krajów, a także ciągły rozwój różnorodnych form działalności kosmicznej i technologii kosmicznej, czy lotniczej, świadczą raczej o tym, że społeczność międzynarodowa na ten moment nie odczuwa braku konkretnych uregulowań międzynarodowych[410].

Pomimo tego, że dotąd nie ustalono precyzyjnej granicy pomiędzy przestrzenią powietrzną a kosmiczną – co więcej, trudno ocenić, czy zostanie ona w przyszłości kiedykolwiek wyznaczona – to jednak wydaje się, iż o ewentualnym rozwoju prawa kosmicznego decydować będzie kryterium nie terytorialne, a funkcjonalne i z racji tego możliwe są tożsame przepisy zarówno dla lotów, odbywających się w przestrzeni powietrznej, jak i przestrzeni kosmicznej. Ciągły rozwój prawa kosmicznego pozwala na wyciągnięcie wniosków, że w swoim zakresie obejmuje ono nie tylko przeloty, ale również całość ludzkich działań w Kosmosie. Jeżeli jednak w odniesieniu do lotów powietrze-kosmos-powietrze w przyszłości zostałyby przyjęte kryteria funkcjonalne, w miejsce tych terytorialnych, to byłoby to pewnym ograniczeniem suwerenności państw w sferze przestrzeni powietrznej[411]. Wyznaczenie granicy przestrzeni powietrznej z przestrzenią kosmiczną budzi spory głównie dlatego, iż wiąże się ono ściśle z suwerennością państw, a także ich

[408] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…*, s. 311.
[409] M. Myszke-Nowakowska, *Wolność w przestrzeni kosmicznej* [w:] Z. Brodecki, K. Malinowska, M. Polkowska, *Nowa Cywilizacja kosmiczna. Satelity w służbie ziemi*, Warszawa 2019, s. 111-112.
[410] Z. Galicki, *Prawna delimitacja przestrzeni kosmicznej – problem nadal nierozwiązany* [w:] Z. Galicki, T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa, *Wykorzystanie przestrzeni kosmicznej. Świat – Europa – Polska*, Warszawa 2010, s. 21-24.
[411] M. Polkowska, *Prawo kosmiczne…,* s. 55.

odpowiedzialnością. Pomimo tego, ciągnące się przez ponad pół wieku dyskusje nie przyniosły jak dotąd w tej kwestii żadnych precyzyjnych ustaleń. Taki stan rzeczy może wynikać nie tylko z różnorodności stanowisk, ale być może także z braku woli na definitywne rozstrzygnięcie problemu rozgraniczenia obu obszarów[412].

2.4. Klasyfikacja przestrzeni powietrznej

2.4.1. Przestrzeń powietrzna kontrolowana i niekontrolowana

W oparciu o zasady ustalone w Załączniku 11 do Konwencji chicagowskiej oraz w art. 120 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, w odniesieniu do przestrzeni powietrznej, w której wykonywane mogą być krajowe i międzynarodowe loty cywilnych statków powietrznych, z uwzględnieniem stref zakazanych, a także innych ograniczeń, dla celów powiązanych z zarządzaniem ruchem lotniczym oraz ze stosowaniem konkretnych zasad co tego ruchu, wydzielone zostały dwie przestrzenie: kontrolowana (zapewnia się w niej statkom powietrznym m.in. działanie służb kontroli ruchu lotniczego i alarmowej oraz informacji powietrznej) i niekontrolowana[413]. Przestrzeń ta klasyfikowana jest także w oparciu o przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące Jednolitej Przestrzeni Powietrznej[414]. Przestrzeń kontrolowana składa się z klas przestrzeni powietrznej, które oznaczane są następującymi literami: A, B, C, D, E. Jej cechą charakterystyczną jest obowiązek uzyskiwania zezwolenia odpowiednich służb kontroli ruchu lotniczego, które należy otrzymać przed wlotem w tą przestrzeń, w przeciwieństwie do lotów w przestrzeni niekontrolowanej[415].

Przestrzeń powietrzna kontrolowana to przestrzeń, w ramach której wszystkie statki powietrzne mają zapewnioną służbę kontroli ruchu lotniczego, odnoszącą się do klasyfikacji ICAO. Składa się ona z: 1) obszarów kontrolowanych (CTA - *control area*) obejmujących: a) rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk (TMA - *terminal control area*), a także rejony kontrolowane lotnisk wojskowych lub węzłów lotnisk wojskowych (MTMA - *military terminal control area*) – utworzone zazwyczaj u zbiegu dróg lotniczych, w okolicy jednego lotniska albo kilku lotnisk; b) sieci stałych dróg lotniczych (AWY - *airway*); c) warunkowe drogi lotnicze (CDR - *conditional route*); d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od

[412] D. Kuźniar-Kwiatek, *Kilka uwag o militaryzacji kosmosu w świetle regulacji międzynarodowego prawa kosmicznego*, „Studia Prawnoustrojowe" 2017, nr 38, s. 248.
[413] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 208.
[414] K. B. Wojciechowska, *Prawo lotnicze…,* s. 425.
[415] M. Moj, *Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne*, Warszawa 2015, s. 43.

poziomu FL 095 do FL 460; 2) stref kontrolowanych lotnisk (CTR - *control zone*), a także stref kontrolowanych lotnisk wojskowych (MCTR – *military control zone*), które umożliwiają manewry: podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości; 3) stref czasowo wydzielonych (TSA - *temporary segregated area*), stref czasowo rezerwowanych (TRA - *temporary teserved area*) oraz rejonów lotów po obu stronach granicy (CBA - *cross border area*), dla których w trakcie działań lotniczych zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego[416].

Obszarem kontrolowanym CTA nazywana jest przestrzeń powietrzna kontrolowana, która rozciąga się w górę od konkretnej granicy nad ziemią. Z kolei stała droga lotnicza AWY jest obszarem kontrolowanym, lub jego częścią, ustanowionym w postaci korytarza. Wyróżnia się drogi ATS (*air traffic services* o szerokości 15 km) oraz drogi nawigacji obszarowej RNAV (*area navigation* o szerokości 10 NM[417]). Dolna granica drogi lotniczej nie powinna być niższa niż 900 m n.p.m., z kolei górna granica drogi lotniczej nie powinna być wyższa niż 14 000 m STD (*Standard*). Osie dróg lotniczych wyznaczać będą środki radionawigacyjne (radiolatarnie NDB - *non directional beacon* - i VOR - *VHF omnidirectional radio range*), które zainstalowane są na skrzyżowaniach oraz załamaniach dróg. Sieć stałych dróg lotniczych uzupełniają warunkowe drogi lotnicze, a o ich potencjalnym użytkowaniu decydować będzie Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego. Drogi lotnicze dzieli się na 3 kategorie przewidywanej dostępności. Dokonuje się tego, biorąc pod uwagę zakładany stopień aktywności przylegających stref czasowo wydzielonych oraz możliwości ich umieszczania w planach lotów. Natomiast rejon kontrolowany lotniska, czy też węzła lotniska, obejmować będzie część obszaru kontrolowanego, zazwyczaj ustanowionego u zbiegu dróg lotniczych blisko jednego lotniska albo kilku lotnisk. Strefa kontrolowana lotniska obejmować będzie przestrzeń powietrzną kontrolowaną, która rozciąga się od powierzchni ziemi aż do określonej granicy[418].

Opierając się na klasyfikacji wskazanej przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego, polska kontrolowana przestrzeń powietrzna jest sklasyfikowana jako przestrzeń powietrzna klasy C. Powoduje to, że obejmuje ona przede wszystkim przestrzeń, która rozciąga się od poziomu FL 095[419] aż do poziomu FL 46013, a także rejony kontrolowane lotnisk i węzłów lotnisk oraz sieć stałych dróg lotniczych i warunkowe drogi lotnicze. We

[416] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015, s. 69-70.
[417] NM- nanometr. 1 Nanometr [nm] = 0,000 000 000 001 Kilometra [km].
[418] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…*, s. 69-70.
[419] FL oznacza poziom lotu (*Flight Level*). Poziomy lotu są ustalane co 1000 stóp, zatem np. FL 095 (9 500 stóp – tradycyjnie podaje się poziom w setkach stóp, czyli hektostopach).

wskazanych częściach przestrzeni powietrznej nie jest dozwolone wykonywanie lotów bezzałogowych statków powietrznych. Wyjątkiem w tym zakresie jest uzyskanie zezwolenia na wykonanie lotu. Udziela go prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ograniczenie to nie dotyczy jednak lotów wykonywanych w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej - stanowi ją przestrzeń sklasyfikowana jako G, która obejmuje przestrzeń do poziomu FL 095[420].

Nieco inną specyfikę wykazywać będzie przestrzeń powietrzna niekontrolowana. Statkom powietrznym zapewnia się w niej jedynie działanie służby alarmowej oraz informacji powietrznej[421]. Za bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych, w przypadku przestrzeni niekontrolowanej, odpowiadać będzie pilot albo operator statku powietrznego. Jest on zobligowany do zapewnienia bezpiecznej odległości w stosunku do innych statków powietrznych oraz przestrzeni[422].

Z kolei przestrzeń niekontrolowana składać się będzie z: 1) części przestrzeni powietrznej, która jest dostępna dla żeglugi powietrznej, innej niż określonej dla przestrzeni powietrznej kontrolowanej, 2) ATZ i MATZ stanowiących przestrzeń powietrzną nad obszarem lotniska niekontrolowanego i przylegającym terenem, niezbędnym do wykonywania takich procedur jak starty i lądowania oraz zadania szkoleniowe, 3) stref wydzielonych czasowo (TSA), 4) stref czasowo rezerwowanych (TRA), 5) rejonu lotów po obu stronach granicy państwa (CBA). Strefy specjalne (SRZ - *special rules zone*) oraz strefy ruchu lotniskowego lotnisk wojskowych (MATZ), które nie posiadają określonych klas przestrzeni, obejmować będą część polskiej przestrzeni powietrznej, znajdującą się nad lotniskiem oraz przylegającym terenem, niezbędnym do wykonywania takich procedur, jak starty i lądowania oraz zadania szkoleniowe. W tych strefach nie są zapewnione służby ruchu lotniczego. Omawiane strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) oraz rejony lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) są ustanawiane: 1) po pierwsze – na potrzeby operacyjne lotów statków powietrznych, które wynikają z realizacji prac badawczo-rozwojowych lub lotów treningowych, czy próbnych – mając na uwadze bezpieczeństwo tych statków oraz pozostałych uczestników ruchu lotniczego 2) po drugie – na potrzeby działań, które prowadzone są w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń,

[420] J. Maj-Marjańska, P. Pietrzak, *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, „Legislacja w obszarze bezpieczeństwa" 2011, nr 18, s. 200.
[421] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 208.
[422] P. Romanowski, Z. Lewandowski, *Aspekty prawne realizacji operacji lotniczych z wykorzystaniem BSP w rejonie odpowiedzialności FIR Warszawa*, „Problemy Techniki Uzbrojenia" 2018, z. 145, s. 143-144.

w trakcie których nie da się przewidzieć manewrów statku powietrznego lub są one wrażliwe na zakłócenia zewnętrzne, a także trudne do zmiany[423].

Jednocześnie należy wskazać, że w przestrzeni powietrznej mogą także istnieć obszary, niezaliczane do żadnej z przedstawionych klas przestrzeni powietrznej. Są one określane mianem przestrzeni powietrznej niesklasyfikowanej. Sektory niesklasyfikowane nie będą podlegać ogólnym regułom wykonywania lotów, które są określone przez ICAO m.in. przepisom o służbach ruchu lotniczego. Na przykład, wszystkie strefy MATZ w Polsce należą do przestrzeni niesklasyfikowanej. §5 ust. 1 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni[424] wskazuje także, że niesklasyfikowane mogą być dodatkowo strefy TSA, TRA i CBA. Wspomniane obszary przestrzeni niesklasyfikowanej służą w Polsce głównie realizacji celów wojskowych, zaś przelot taką strefą będzie co do zasady ograniczony dla podmiotów niezainteresowanych[425].

2.4.2. Strefy z ograniczeniami i zakazami ruchu lotów

Każdy kraj, na podstawie Konwencji chicagowskiej z dnia 7 grudnia 1944 r., może ustanowić strefy zakazane. Art. 9 pkt a Konwencji wskazuje, że państwa mogą, ze względu na konieczność wojskową, czy bezpieczeństwo publiczne ograniczać lub zakazywać przelotu statków powietrznych, należących do innych państw, nad strefami własnego terytorium, na zasadach, które nie dyskryminują. Dodatkowo, w oparciu o art. 9 pkt b, każdy kraj ma prawo do wprowadzania ze skutkiem natychmiastowym, w przypadku nagłej konieczności, czy też w celu realizacji interesu bezpieczeństwa publicznego, okresowych ograniczeń lub całkowitego zakazu przelotu nad całością swojego terytorium albo jego częścią. Warunkiem jest to, by ograniczenia te, czy zakazy, były stosowane bez cech dyskryminacji w stosunku do statków powietrznych innych państw[426]. Prawo wprowadzania takich stref stanowi naturalną konsekwencję omawianej już zasady suwerenności państw we własnej przestrzeni powietrznej, która potwierdzona została w art. 1 Konwencji chicagowskiej. W takiej sytuacji władze kraju zobligowane są do poinformowania zainteresowanych państw oraz ICAO

[423] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i prcedury…,* s. 71.
[424] Zob. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, Dz.U. 2008, nr 210, poz. 1324.
[425] M. Moj, *Status prawny…,* s. 44.
[426] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…*, s. 302-303.

o planowanych działaniach w zakresie wprowadzenia stref zakazanych[427]. Konwencja zezwala również państwom na wydanie żądania lądowania we wskazanym porcie lotniczym w stosunku do każdego statku powietrznego, który wlatuje do omawianych stref – musi to nastąpić tak szybko, jak jest to tylko możliwe[428]. Wielka Encyklopedia Prawa określa z kolei strefę zakazaną, jako przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w ramach której zabronione są loty statków powietrznych. Ustanawia się ją, mając na uwadze głównie bezpieczeństwo obiektów, nad którymi loty statków powietrznych powinny być, co do zasady, zakazane. Strefa ograniczona będzie zaś przestrzenią powietrzną, posiadającą określone wymiary, w ramach której operacje statków powietrznych będą ograniczone, uwzględniając dane warunki, m.in. biorąc pod uwagę konieczność wojskową, czy też bezpieczeństwo publiczne[429].

Także polska przestrzeń powietrzna wyróżnia strefy zakazane. Są one definiowane jako przestrzenie o określonych wymiarach, znajdujące się nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi czy też wodami terytorialnymi Polski, w ramach których loty statków powietrznych są zabronione[430]. Są one ustanawiane w celu ochrony przed działaniem lotnictwa konkretnych obiektów na ziemi np. nad rafineriami, zakładami przemysłowymi, zakładami chemicznymi, czy Instytutem Badań Jądrowych. Strefy ograniczone będą zaś przestrzenią powietrzną o określonych wymiarach, znajdującą się nad obszarami lądowymi, wodami terytorialnymi, czy wodami wewnętrznymi Polski, w ramach której loty statków powietrznych będą ograniczone pewnymi, konkretnymi warunkami. Ustanawia się je w celu ochrony przed działaniem lotnictwa ludzi, a także środowiska naturalnego na ziemi. Są ustanawiane nad miejscowościami sanatoryjno-wypoczynkowymi, czy też parkami narodowymi. W pewnych, wyjątkowych okolicznościach zezwala się jednak na loty w tych strefach. Należą do nich: ratownictwo lotnicze oraz sanitarne; przypadki klęsk żywiołowych, pożarów, katastrof, czy zagrożeń ekologicznych, a także wykonywanie zabiegów agrotechnicznych[431]. Dodatkowo w trakcie ważnych wydarzeń (np. w ramach wizyt głów państw, wielkich imprez sportowych - Euro 2012 itp.) państwo może wprowadzić czasowe

[427] A. Kunert-Diallo, *Szczególne uprawnienia państw w przestrzeni powietrznej – aspekt militarny*, „Czasopismo Historyczno-Prawne" 2013, nr 1, s. 173-174.
[428] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 213.
[429] D. Pyć, R. Stefański, M. Żylicz, *Wielka Encyklopedia Prawa. XIX Prawo komunikacji*, Warszawa 2021, s. 489-490.
[430] Zob. §2 pkt 33 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619).
[431] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 72.

strefy ograniczonego ruchu lotniczego albo całkowity zakaz wykonywania lotów w obszarze kilkunastu lub kilkudziesięciu kilometrów od danych miejsc szczególnych[432].

W sytuacji, gdy przestrzeń powietrzna jest otwarta, zakłada się, że jest ona bezpieczna. Jeśli na terytorium danego państwa toczy się wojna lub mają miejsce wrogie działania, powinno ono podjąć kroki, mające na celu zamknięcie przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych (może tego dokonać nad całością terytorium albo nad jego daną częścią, bezpośrednio objętą takimi działaniami). Również linie lotnicze, po dokonaniu odpowiednich uzgodnień formalnych, mogą podjąć działania, mające na celu zmianę trasy lotu po to, by była ona najbezpieczniejsza dla pasażerów i załogi. Pomimo tego, nie zawsze tak się dzieje – głównie z przyczyn ekonomicznych[433]. Jednym z przykładów może być zestrzelenie w dniu 17 lipca 2014 r. samolotu malezyjskich linii lotniczych Boeing 777-200ER, do którego doszło nad terytorium Ukrainy. Cywilny statek powietrzny wykonywał lot nr 370 z Amsterdam do Kuala Lumpur i wystartował o godz. 12.15, zaś lądowanie planowane było następnego dnia o godz. 6.10 rano czasu lokalnego. Samolot w pierwszym etapie lotu przeleciał nad terytoriami Holandii, Niemiec oraz Polski. Następnie wleciał w przestrzeń powietrzną Ukrainy, gdzie we wschodniej jej części, na wysokości przelotowej ok. 10 tys. m. n.p.m., ok. 50 km przed wlotem w przestrzeń powietrzną Federacji Rosyjskiej, zaczął nagle opadać, zaś o godz. 16.21 czasu lokalnego zniknął z radarów, uderzając w powierzchnię ziemi. Do upadku doszło na terytorium ukraińskim w okolicach miejscowości Torez (obwód doniecki), znajdującej się ok. 40 km od granicy ukraińsko-rosyjskiej. Katastrofa miała miejsce w obszarze walk na terenie Donbasu, regionu, który był kontrolowany przez prorosyjską milicję tamtejszego ruchu separatystycznego. Na miejscu śmierć poniosło 283 pasażerów, którymi w większości byli obywatele Holandii – 193 osoby. Zginęli także obywatele Malezji – 28 osób, Australii – 27 osób, Indonezji – 12 osób, Wielkiej Brytanii – 10 osób, Belgii – 4 osoby, Niemiec – 4 osoby, Filipin – 3 osoby, Kanady – 1 osoba, Nowej Zelandii – 1 osoba, a także 15 członków załogi, będących obywatelami Malezji[434].

Ukraina, mając na uwadze art. 26 Konwencji chicagowskiej z 1944 r. i Załącznik nr 13 do Konwencji, zobowiązana była do przeprowadzenia dochodzenia, dotyczącego katastrofy

[432] B. Grenda, *System wczesnego wykrywania i naprowadzania we wsparciu polskich sił powietrznych*, „Zeszyty Naukowe AON" 2013, nr 2(91), s. 244.
[433] G. Zając, *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie*, Warszawa 2016, s. 315-316.
[434] C. Mik, *Opinia prawna w sprawie prawnomiędzynarodowych aspektów dochodzenia roszczeń przeciwko Federacji Rosyjskiej i jej przedstawicielom w związku z zestrzeleniem w dniu 17 lipca 2014 r. samolotu pasażerskiego malezyjskich linii lotniczych marki Boeing 777-200ER, lot 370*, „Zeszyty Prawnicze BAS" 2014, nr 4, s. 78.

samolotu MH17 i już następnego dnia wystąpiła do ICAO o udzielenie pomocy w prowadzonym śledztwie. Niedługo potem Ukraina wyraziła zgodę na propozycję rządu holenderskiego, dotyczącą przekazania postępowania, mając na uwadze, że największa grupa ofiar posiadała obywatelstwo tego kraju[435]. Skutkiem tych wydarzeń, a zarazem przejawem chęci dalszej współpracy, mającej na celu przeprowadzenia szczegółowego dochodzenia, było powołanie w dniu 7 sierpnia 2014 r. wspólnego zespołu dochodzeniowego (*Joint Investigation Team, JIT*), na czele którego stanęła holenderska prokuratura. Ponadto składał się on z organów śledczych takich państw jak Holandia, Malezja, Australia, Belgia i Ukraina. Następnie, dnia 5 lipca 2017 r., zespół ten podjął decyzję, na mocy której procesy podejrzanych osób miały odbywać się na terytorium Holandii w oparciu o tamtejsze prawo. Ponadto Holandia i Ukraina zawarły dodatkową umowę, która pozwalała na przeprowadzenie procesu w Holandii. Określała ona holenderską jurysdykcję nad sprawą oraz całym postępowaniem karnym, a także zezwala dodatkowo na ekstradycję oskarżonych i ewentualne przeniesienie, czy egzekwowanie wyroków więziennych na terytorium innego państwa. Na jej mocy proces mógł być przeprowadzany również w formie wideokonferencji. Dokonano także specjalnych zmian w ustawodawstwie Holandii, mających na celu umożliwienie osądzenia podejrzanych w tym kraju. Senat Holandii w dniu 10 lipca 2018 r. wyraził zgodę na nowe zmiany w prawie. Z kolei we wrześniu 2016 r. wstępnie podsumowano pierwszy etap prac międzynarodowego zespołu śledczych. Stwierdził on, że dotychczasowe dowody wskazują, że w 2014 r. doszło do zestrzelenia cywilnego statku powietrznego za pomocą pocisku o nazwie Buk, który został sprowadzony z terytorium Federacji Rosyjskiej i wystrzelony z obszaru kontrolowanego przez separatystów, którzy byli wspierani przez Rosjan[436]. Należy jednocześnie podkreślić, że Ukraina w tamtym czasie nie dysponowała takimi wersjami opisywanego systemu. Wskazano jednocześnie, że sytuacja ta powoduje pilną konieczność zmiany, dotyczącej podejścia państw i operatorów lotniczych do formy przeprowadzania oceny ryzyka, które wynika z konfliktów zbrojnych, a co za tym idzie, wprowadzania należytych środków ostrożności w ramach wykonywania lotów w tych obszarach. Zespół stwierdził również – podkreślając jednocześnie pełną suwerenność państw w ich przestrzeni powietrznej – że należy zobowiązać kraje do przeprowadzania szczegółowej analizy sytuacji, a w razie zaistnienia takich przesłanek, do prewencyjnego zamykania części przestrzeni

[435] T. Lachowski, *Kto strzelał – kto odpowie? Kwalifikacja prawna tragedii MH17*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2, s. 197.

[436] M. Berus, T. Dunin, *Terroryzm lotniczy oraz zapobieganie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym a ochrona praw człowieka – analiza wybranych przypadków* [w:] E. Jasiuk, K. Sikora (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021, s. 72-73.

powietrznej, narażonej na wystąpienie zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej[437].

Ostatecznie, holenderski sąd orzekł, że odpowiedzialnymi za zestrzelenie samolotu linii *Malaysia Airlines* (lot MH17) są prorosyjscy separatyści i dokonali tego przy użyciu rosyjskiej rakiety. Dodatkowo Holandia współtworzyła specjalną rezolucję, dotyczącą powołania wspieranego przez ONZ trybunału, którego głównym zadaniem miało być ściganie sprawców katastrofy. W przedmiotowej sprawie skazani na dożywotnią karę pozbawienia wolności zostali dwaj obywatele Federacji Rosyjskiej tj. S. Dubinski oraz I. Girkin, a także jeden obywatel Ukrainy tj. L. Charczenko. Z kolei, czwarta oskarżona osoba w powyższej sprawie, Rosjanin O. Pułatow, została uniewinniona. Zdaniem holenderskiego sądu Federacja Rosyjska sprawowała kontrolę nad separatystyczną Doniecką Republiką Ludową, której utworzenie proklamowano we wschodniej części Ukrainy kilka miesięcy przed tragedią. Podkreślono także bliskie i bezpośrednie związki oskarżonych osób z Rosją. Z racji tego, że nie pojawili się oni na sali rozpraw, byli sądzeni zaocznie [438].

Niewprowadzenie strefy z ograniczeniem lub zakazem ruchu lotów w pewnych przypadkach może rodzić odpowiedzialność również po stronie państwa, które nie podjęło takiej decyzji. Z racji tego, że w dniu 17 lipca 2014 r. przestrzeń powietrzna w tamtej części Ukrainy była zamknięta jedynie do wysokości 10 tys. km n.p.m., kraj ten nie dopełnił spoczywającego na nim obowiązku, a co się z tym łączy, nie zapewnił wystarczającego bezpieczeństwa na swoim terytorium. Biorąc pod uwagę specyficzną sytuację w tamtym okresie oraz brak rzeczywistej i efektywnej kontroli nad niektórymi wschodnimi regionami Ukrainy, odpowiedzialnym było wprowadzenie całkowitego lub czasowego zakazu przelotów przez omawiane strefy – zwłaszcza, że w dniu 14 lipca 2014 r. miał już miejsce przypadek zestrzelenia transportowego samolotu Antonow An-26, a dwa dni później - 16 lipca 2014 r. - szturmowca Su-25. Incydenty te w sposób wyraźny wskazywały, że w tamtym rejonie ulokowane są środki przeciwlotnicze o znacznej sile rażenia, a z racji tego fakt ten powinien wpłynąć na konkretne decyzje osób, które zarządzały ukraińską przestrzenią powietrzną[439]. Mając na uwadze, że to Ukraina zapewniała w tamtym czasie służby żeglugi powietrznej we wspomnianym obszarze, była ona w pełni uprawniona i zobowiązana, uwzględniając

[437] M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016, s. 71.

[438] M. Jaśkowski, *Ochrona Unii i jej państw członkowskich przed stosowaniem wymuszenia ekonomicznego przez państwa trzecie – projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady*, „Zeszyty Prawnicze BAS" 2022, nr 2, s. 135.

[439] J. Chojnacki, *Zestrzelenie samolotu Malaysia Airlines (lot MH17): odpowiedzialność materialna i karna w świetle prawa międzynarodowego*, „Sprawy Międzynarodowe" 2016, nr 1, s. 62-71.

bezpieczeństwo i ochronę cywilnych statków powietrznych, jak i swoją suwerenność, ustanowić obszar zakazany[440]. Warto podkreślić, że w późniejszym czasie jeden z pozwów, dotyczący lotu MH17, który został złożony w Niemczech, obwiniał ukraiński rząd o brak odpowiedniej reakcji i niezamknięcie tamtejszej przestrzeni powietrznej w sytuacji, gdy na wschodzie kraju toczyły się walki z prorosyjskimi separatystami. W pozwie matka jednej z ofiar zwróciła się do władz Ukrainy o wypłatę odszkodowania w wysokości 1 mln dolarów, wskazując na zaniedbania oraz nieumyślne spowodowanie śmierci jej dziecka. Podkreśla ona, że pomimo istnienia wysokiego zagrożenia dla cywilnych statków powietrznych, Ukraina ze względu na chęć czerpania zysków z opłat za tzw. przeloty tranzytowe, w dalszym ciągu utrzymywała w pełni otwartą przestrzeń powietrzną, zarabiając w momencie katastrofy na opłatach wnoszonych za ok. 700 lotów dziennie.[441].

2.4.3. Przestrzeń powietrzna nad obszarami międzynarodowymi

Konwencja chicagowska w art. 1 dokonuje ograniczenia obszaru, nad którym państwo może sprawować swoje zwierzchnictwo, jedynie do przestrzeni powietrznej, która znajduje się „nad jego terytorium". Opierając się na tej regulacji, można wywnioskować, iż państwa nie mają zarazem żadnych suwerennych praw w stosunku do przestrzeni powietrznej, która znajduje się nad lądem czy morzem, niepodlegającym ich zwierzchnictwu. W takiej sytuacji określa się ją mianem międzynarodowej przestrzeni powietrznej. Jak twierdzi J. C. Cooper „Jeżeli jakikolwiek obszar na powierzchni ziemi, czy to ląd, czy woda, jest uznawana za część terytorium państwa, to przestrzeń powietrzna na takim obszarze jest również częścią terytorium tego samego państwa. I odwrotnie, jeśli obszar na powierzchni ziemi nie jest częścią terytorium któregokolwiek państwa, takich jak obszary wodne wchodzące w skład pełnego morza, wówczas przestrzeń powietrzna nad takimi obszarami powierzchniowymi nie podlega suwerennej kontroli żadnego państwa i jest wolna do użytku wszystkich państw". Przyjmując tę podstawową zasadę, można określić – zgodnie z prawem międzynarodowym – status prawny znacznej części przestrzeni powietrznej, która znajduje się nad powierzchnią Ziemi[442].

---

[440] E. Jasiuk, A. Konert, A. Detyniecka, E. Targońska, *The responsibility of a State in the shooting down of Malaysian Airlines flight MH17*, „Transportation Research Procedia" 2019, vol. 43, s. 117.

[441] M. Berus, T. Dunin, *Terroryzm lotniczy oraz zapobieganie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym a ochrona praw człowieka – analiza wybranych przypadków* [w:] E. Jasiuk, K. Sikora (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021, s. 73.

[442] D. M. Hughes, *Airspace Sovereignty over Certain International Waterways*, „Journal of Air Law and Commerce" 1952, nr 19, s. 144-145.

Przestrzeń międzynarodowa to przestrzeń powietrzna, znajdująca się nad morzem pełnym oraz nad pokrytym lodem obszarem Arktyki, a także Antarktydy (wbrew wysuwanym w przeszłości roszczeniom niektórych państw, co do szczególnych praw w odniesieniu do tej ostatniej). Należy uznać, że powszechnie przyjętą zasadą zwyczajowego prawa międzynarodowego jest możliwość korzystania z tej przestrzeni powietrznej przez statki wszystkich państw i przewoźników lotniczych. W art. 12 Konwencji chicagowskiej podkreślono, że w lotach odbywających się nad morzem pełnym wymagane jest stosowanie reguł ruchu lotniczego, które są ustalone w oparciu o wspomnianą Konwencję. W rzeczywistości stosuje się je także w ramach innych obszarów, które nie podlegają zwierzchnictwu państw oraz w odniesieniu do obszarów o nieustalonym zwierzchnictwie. W przeciwieństwie do wolności żeglugi statków morskich, obejmującej również prawo nieszkodliwego przepływu przez wody terytorialne czy w zasadzie (z pewnymi ograniczeniami w konkretnych państwach m.in. USA) także możliwość dostępu do portów morskich obcych państw, to wolność lotów w ramach międzynarodowej przestrzeni powietrznej będzie kończyć się na granicy państw i nie będzie obejmować prawa dostępu do obcych portów lotniczych, które warunkowałoby wykonywanie operacji przewozu międzynarodowego[443]. Należy podkreślić, że w doktrynie prawa międzynarodowego, międzynarodowa przestrzeń powietrzna uznawana jest za otwartą dla wszystkich narodów w oparciu o zasadę równości, a więc państwa nie mogą tym samym jej ograniczać, a korzystanie z niej podlega aktualnie międzynarodowym regułom ruchu lotniczego, ustanawianych przez ICAO. Podkreśla to także art. 12 Konwencji chicagowskiej, wskazując, że nad pełnym morzem obowiązują reguły ustanowione na jej podstawie. Celem kompetencji legislacyjnych ICAO w tym zakresie jest zapobieganie rozbieżnościom w przepisach wewnętrznych, mogących stwarzać potencjalne zagrożenie nawigacyjne w zakresie międzynarodowego transportu lotniczego. Zgodnie z przyjętą praktyką, to Rada ICAO wyznacza obowiązkowe przepisy dotyczące lotu oraz manewrowania statkiem powietrznym m.in. nad pełnym morzem. Oczywiście krajowe organy, zajmujące się kontrolą ruchu lotniczego, mają prawo rozszerzyć swoje usługi na przestrzeń powietrzną nad morzem pełnym, ale nie mogą być one sprzeczne z przepisami zawartymi w Załączniku nr 1 do Konwencji chicagowskiej[444].

[443] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 41-42.

[444] K. Hailbronner, *Freedom of the air and the convention on the law of the sea*, „The American Journal of International Law" 1983, no. 3, s, 490-491.

Sytuacja prawna przestrzeni powietrznej, która znajduje się nad morzem pełnym, będzie taka sama, jaka jest sytuacja prawna takiego morza. Z racji tego, że na morzu pełnym realizowana jest zasada wolności żeglugi morskiej, w przestrzeni, która otacza takie morze, obowiązuje zasada wolności żeglugi powietrznej. Wolność żeglugi morskiej, jak również wolność żeglugi powietrznej nad morzem pełnym, zaliczana jest do wolności morza otwartego. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 r.[445] wśród wolności takiego morza wymienia również wolność lotów nad morzem pełnym, dostępną dla wszystkich państw. Jej art. 87 stwierdza, że „Morze pełne jest otwarte dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych. Korzystanie z wolności morza pełnego odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej Konwencji i w innych normach prawa międzynarodowego. Wolność ta obejmuje między innymi, zarówno dla państw nadbrzeżnych, jak i śródlądowych: (a) wolność żeglugi; (b) wolność przelotu; (c) wolność układania podmorskich kabli i rurociągów, z zastrzeżeniem części VI; (d) wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe, z zastrzeżeniem części VI; (e) wolność łowienia, z zastrzeżeniem warunków określonych w rozdziale 2, (f) wolność badań naukowych, z zastrzeżeniem postanowień części VI i XIII”[446]. Konwencja wymaga także, aby wszystkie wolności, wchodzące w skład wolności morza pełnego (m.in. wolność lotów), były realizowane z odpowiednim uwzględnieniem interesów innych państw w ramach ich wykonywania. Zakazane jest więc wykonywanie nad morzem pełnym lotów, które przeszkadzałyby lotom obcych statków powietrznych oraz wykonywaniu pozostałych wolności morza pełnego np. swobodzie żeglugi wodnej, czy korzystaniu z bogactw morskich lub kładzeniu kabli podmorskich i rurociągów. Również odwrotnie - wykonywanie żeglugi wodnej, korzystanie z bogactw morskich i kładzenie kabli oraz rurociągów w taki sposób, który zakłócałyby bez potrzeby dozwolony ruch w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym, zakazane jest przez prawo międzynarodowe. Stąd też wniosek, że prawo morza traktuje morze pełne, jak i przestrzeń powietrzną, która się nad nim znajduje, za *res communis*[447] wszystkich państw. Nierozerwalność przylegania przestrzeni powietrznej do wód morza pełnego, które ją otaczają, decyduje o jednorodności sytuacji prawnej tych przestrzeni. Nie ma jednak takiej jednorodności, jeśli chodzi z jednej strony o pozycję prawną przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym lub z drugiej - o pozycję prawną dna takiego morza. Powodem tego jest fakt,

[445] Zob. [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 303-448.
[446] *Ibidem*, s. 343.
[447] Łac. dobro wspólne.

że przestrzeń powietrzna nie otacza dna morskiego. Z racji tego można wywnioskować, że sytuacja prawna przestrzeni powietrznej nie wpływa na sytuację prawną szelfu kontynentalnego. Takie stanowisko znalazło również odzwierciedlenie w treści Konwencji genewskiej z 29 kwietnia 1958 r. o szelfie kontynentalnym[448], zgodnie z którą prawa państwa terytorialnego do dna szelfu nie wpływają na sytuację prawną znajdujących się nad szelfem wód morza pełnego oraz na sytuację prawną przestrzeni powietrznej nad takimi wodami[449].

Uznanie przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym za główną drogę powietrzną, otwartą dla wszystkich państw i niepodlegającą władztwu żadnego z nich, jest zasadą prawa zwyczajowego wolności przelotu nad morzem pełnym, zawartą w art. 12 Konwencji chicagowskiej, który odnosi się do „reguł lotniczych", a „każde umawiające się państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy". Obowiązkiem wszystkich państw-stron Konwencji jest więc korzystanie z przestrzeni powietrznej zgodnie z tą zasadą. Celem tego jest również zapobieganie wprowadzaniu odmiennych regulacji przez poszczególne kraje, co ostatecznie mogłoby stanowić np. w przypadku obszarów morza pełnego zagrożenie dla żeglugi powietrznej[450].

Rada ICAO posiada wyłączne kompetencje do ustanawiania norm w zakresie przelotu oraz manewrowania cywilnych statków powietrznych nad wodami morza pełnego. Z kolei kompetencji takich nie będą posiadać narodowe władze kontroli ruchu lotniczego. Dodatkowo nie mogą one rozciągać ich w obszarach morza pełnego. Na mocy upoważnienia Rady ICAO, każde państwo członkowskie może prowadzić usługi w zakresie kontroli ruchu lotniczego nad swoim własnym terytorium[451]. Inaczej, każdy kraj miałby dwa zestawy przepisów dotyczących służb ruchu lotniczego – pierwszy w zakresie przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, drugi w zakresie przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym, w ramach którego zapewniałby służby kontroli ruchu lotniczego. Istniały także obawy, iż obligatoryjne stosowanie norm ICAO może doprowadzić do zniechęcenia państw, mających świadczyć usługi kontroli ruchu lotniczego nad morzem pełnym. Dzięki przyjęciu Konwencji chicagowskiej, która została powszechnie zaakceptowana przez państwa, tzw. system chicagowski pomógł w promocji bezpiecznego oraz wydajnego międzynarodowego transportu lotniczego. Konferencja chicagowska nie ustanowiła jednak wielostronnego systemu transportu lotniczego, który zapewniałby swobodę przelotów oraz lądowań. Z racji

[448] Tekst Konwencji [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego. Część I*, Szczecin 2001, s. 426-437.
[449] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…,* s. 54-55.
[450] L. Łukaszuk, *Porządek prawny na morzach a współczesne lotnictwo (wybrane zagadnienia)*, „Prawo morskie" 2011, nr 27, s. 317-318.
[451] *Ibidem*, s. 318.

tego, kwestia przyznawania praw przewozowych została pozostawiona głównie w suwerennych kompetencjach każdego państwa, a w związku z tym każdy lot nad obcym terytorium odbywa się na podstawie zgody uprawnionego państwa[452]. Warto także zauważyć, że przestrzeń powietrzna, znajdująca się nad morskimi wodami wewnętrznymi i nad morzem terytorialnym, będzie podlegać suwerenności państwa nadbrzeżnego[453]. Część krajów za pomocą aktów jednostronnych wprowadziła w ramach pełnego morza, przylegającego do ich wód terytorialnych, określone strefy, na obszarze których wymagana jest identyfikacja przelatujących statków powietrznych, a jako powód takiego stanu rzeczy wskazuje się względy obronności (m.in. w USA, czy w Kandzie) albo kontrolę ruchu lotniczego (m.in. Rosja)[454].

Zasada wolności przelotu dotyczy także międzynarodowej przestrzeni powietrznej, znajdującej się nad Antarktydą i Antarktyką[455]. W przypadku Antarktyki kwestia statusu przestrzeni powietrznej początkowo była dość skomplikowana, ponieważ bezpośrednio dotyczyła stosunków dyplomatycznych, wojskowych i handlowych krajów, które sąsiadowały z tym obszarem – tj. Islandii, Kanady, Norwegii i USA (poprzez posiadanie Alaski), a także ZSRR i Danii (poprzez posiadanie Grenlandii). Pośrednio odnosiła się też do każdego państwa, zainteresowanego użytkowaniem przestrzeni powietrznej, która znajdowała się nad tymi obszarami. Przykładowo, trasy lotnicze przebiegające przez Antarktykę znacznie skracały czas lotu między ważnymi miastami półkuli północnej[456]. Ze względu na szczególne warunki tego obszaru kwestionowano sztywność w stosowaniu pewnych ogólnych zasad prawa międzynarodowego (m.in. dotyczących kwestii uzyskania suwerenności)[457]. W aspekcie obszarów polarnych Arktyki, na ten moment nie istnieją jednoznaczne regulacje prawne, odnoszące się do szczególnego statusu prawnego przestrzeni powietrznej nad tymi obszarami. Należy zauważyć, że status prawny Antarktyki oraz jej akwenów morskich nie zabrania wykorzystywania personelu, czy też sprzętu wojskowego do realizacji badań naukowych – również z możliwością użycia wojskowych statków powietrznych, ale w celach pokojowych. Wynika to m.in. z zachowania wolności komunikacyjnych na omawianych obszarach[458].

[452] K. Hailbronner, *Freedom of the…,* s. 491.
[453] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…,* s. 225.
[454] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 206.
[455] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 311.
[456] J. C. Cooper, *Airspace Rights over the Arctic*, „Air Affairs" 1950, nr 3, s. 517.
[457] S. J. Lonergan, *The legal status of the antarctic airspace*, Montreal 1972, s. 17.
[458] L. Łukaszuk, *Porządek prawny…,* s. 320.

Należy zauważyć, że przynależność państwowa statku powietrznego ma wpływ na jego podleganie prawu oraz władzy konkretnego kraju, w trakcie żeglugi w przestrzeni powietrznej, która nie podlega niczyjej suwerenności[459].

2.5. Status prawny przestrzeni powietrznej

2.5.1. System chicagowski

Jednym z podstawowych założeń lotnictwa jest działalność o skali międzynarodowej. Z racji tego przepisy międzynarodowe będą posiadać zasadnicze znaczenie w zakresie regulacji publicznoprawnych, dotyczących żeglugi powietrznej. Klasyczny system prawa traktatowego, który normuje publicznoprawne zagadnienia żeglugi powietrznej, oparty jest na Konwencji chicagowskiej z 7 grudnia 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i uzupełniających ją dokumentach[460]. Potwierdziła ona dotychczasowe uznane zasady prawa lotniczego, wśród nich m.in. omawianą już zasadę zwierzchnictwa powietrznego, czy też zasadę przynależności państwowej statków powietrznych. Zastąpiła ona także wszystkie dotychczasowe umowy wielostronne dotyczące tej tematyki tj. Konwencję paryską, Konwencję iberoamerykańską i Konwencję panamerykańską[461]. Tzw. system chicagowski, określający podstawowe zasady lotnictwa cywilnego, a więc również wolności lotnicze (2 tranzytowe i 3 handlowe), poza Konwencją chicagowską, składa się z Układu o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych (tzw. Układ o dwóch wolnościach) oraz Układu o Międzynarodowym Transporcie Lotniczym (tzw. Układ o pięciu wolnościach)[462].

Pierwotne zaproszenie, skierowane do rządów oraz przedstawicieli 55 państw i wystosowane przez prezydenta USA Franklina Delano Roosevelta wskazywało na trzy priorytetowe cele, które zamierzano osiągnąć w trakcie Konferencji odbywającej się w Chicago. Jej rozpoczęcie zaplanowano na 1 listopada 1944 r. Pierwszym celem było wypracowanie tymczasowych rozwiązań prawnych, prowadzących do efektywniejszego rozwoju międzynarodowych usług transportu lotniczego. Łączyło się to z przyznaniem uczestnikom Konferencji m.in. prawa tranzytu oraz lądowania (nazwanych wolnościami lub też przywilejami lotniczymi). Kolejnym celem było utworzenie specjalnej Rady Tymczasowej, do kompetencji której należeć miał nadzór nad pracą Komitetów

[459] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe…*, s. 247.
[460] P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, Warszawa 2021, s. 17.
[461] J. Walulik, *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Warszawa 2013, s. 247.
[462] J. Barcin, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 309.

Konferencyjnych. Zostały one podzielone na poszczególne sektory, które odpowiadały za przygotowanie projektów konkretnych dokumentów. Ostatnim celem było osiągnięcie kompromisu „w sprawie zasad, którymi należy kierować się przy tworzeniu stałego międzynarodowego organu lotniczego i wielostronnej konwencji lotniczej zajmującej się dziedzinami transportu lotniczego, nawigacji lotniczej i zagadnień technicznych lotnictwa". Negocjacje, które nie należały do najłatwiejszych, trwały aż pięć tygodni[463].

W trakcie trwania Konferencji wyjątkowo problematyczne okazały się aspekty, związane z terytorialnym zasięgiem przewozu lotniczego. Widoczna była znaczna rozbieżność poglądów pomiędzy stanowiskiem USA a stanowiskiem Wielkiej Brytanii. Delegacja Stanów Zjednoczonych, optując za zasadą przywileju tzw. „przyjaznego przelotu" przez obce przestrzenie powietrzne wskazywała, iż nie przesądzając o pewnych prawach suwerennych, należy przyjąć wymianę koniecznych przywilejów oraz zezwoleń, zachowując jednocześnie zakaz wyłączenia i zasadę niedyskryminacji. Rozbieżność interesów obu państw widoczna była również w kwestii tzw. piątej wolności powietrznej, która polegała na przywileju wyładowywania oraz załadowywania osób i rzeczy, przywożonych z terytorium każdego kontrahenta, czy też przeznaczonych do takiego terytorium. Jeśli zasada ta zostałaby przyjęta, to w przypadku Wielkiej Brytanii mogłoby dojść do zagrożenia jej ówczesnych interesów kolonialnych. Oddawałaby ona bowiem w ręce przodujących wówczas w lotnictwie oraz silniejszych w światowym przewozie powietrznym przedsiębiorstw USA możliwość i łatwość łączenia się, przy wykorzystaniu własnych linii zamorskich, kontynentów świata ze względu na liczne posiadłości kolonialne Wielkiej Brytanii oraz terytoria Wspólnoty, znajdujące się w różnych częściach świata[464].

Należy przypomnieć, że to przede wszystkim z inicjatywy USA zwołana została konferencja w Chicago. Przemysł lotniczy, który rozwijał się w bardzo szybkim tempie, poszukiwał nowych rynków zbytu. Z kolei coraz liczniej powstające i silniejsze amerykańskie przedsiębiorstwa lotnicze domagały się uzyskania dostępu do tras o zasięgu ogólnoświatowym. USA zabiegały zatem o wypracowanie regulacji w zakresie jak najszerszego dostępu do rynku usług lotniczych, jednak koncepcja ta była znacznie odmienna

[463] I. Kraśnicka, *The International Civil Aviation Organization and Its Challenges on the 70th Anniversary of the Chicago Convention* [w:] I. Nowakowska-Małusecka (red.), *New Challenges for International Organizations*, Katowice 2016, s. 220.

[464] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…,* s. 30. Wspólnota Narodów obejmowała niezależnych członków; terytoria zależne tj. kolonie, protektoraty i państwa protegowane oraz terytoria powiernicze. Jej charakter prawny był trudny do zdefiniowania, gdyż nie mieścił się w znanych prawu międzynarodowemu klasyfikacjach – nie był związkiem państw ani unią realną, czy personalną. Posiadała najwięcej cech organizacji międzynarodowej. Zob. E. Dynia, *Członkostwo Brytyjskiej Wspólnoty Narodów*, „Sprawy Międzynarodowe" 1978, nr 5, s. 132-133.

od poglądu restryktywnego, który z kolei prezentowała Wielka Brytania i jej zwolennicy. Zakładał on rządową ingerencję w obszarze przyznawania praw przewozowych na odcinkach międzynarodowych. Z kolei rząd Australii przedstawił propozycję popieraną również przez Nową Zelandię. Oba państwa proponowały utworzenie ogólnoświatowego przedsiębiorstwa, które miało należeć do rządów poszczególnych państw, zaś usługi miały być świadczone przez obywateli oraz podmioty tych krajów. Pomimo tego, końcowe wyniki konferencji chicagowskiej, a także opracowane w jej ramach akty prawne skłaniały się ku zwycięstwu koncepcji restryktywnej regulacji[465]. Nowe zasady porządku prawnego, opracowane na potrzeby międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz transportu lotniczego ostatecznie przyjęto w drodze kompromisu. Jednak zdecydowano się na wyłączenie do dwóch odrębnych układów zagadnień transportu regularnego, które indywidualną decyzją poszczególnych państw-stron Konwencji mogły być przyjęte lub też nie[466].

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym została podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. i weszła w życie 4 kwietnia 1947 r. W wielu fragmentach nawiązuje ona do postanowień pierwszej Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną (Konwencja paryska z 1919 r.). Podstawowym celem przyjęcia Konwencji paryskiej, który został także zapisany w preambule, była próba prawnego uregulowania kwestii dotyczących postępującego rozwoju żeglugi powietrznej. Znalazło się w niej stwierdzenie, że żegluga ma służyć celom pokojowym. Na podobne cele powoływała się wypracowana 25 lat później Konwencja z Chicago. Preambuła Konwencji chicagowskiej odnosi się do rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego, które może przyczynić się w dużej mierze do stworzenia oraz utrzymania przyjaźni, a także zrozumienia pomiędzy narodami świata. Preambuła została uzupełniona o zapis stwierdzający, że rządy państw-stron Konwencji dążyć będą do porozumienia w celu bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego[467].

Konwencja, razem z uzupełniającymi ją dokumentami, składają się na podstawowy system prawa traktatowego, który normuje w formule wielostronnej publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej. Dokument, poprzez nawiązanie do powszechnie przyjętych zasad suwerenności powietrznej państw oraz przynależności państwowej statków powietrznych, ustanowił reżim prawny lotnictwa, który ma na celu

[465] A. Kunert-Diallo, *Dostęp do rynku i konkurencja w transporcie lotniczym w UE i regulacjach krajowych na tle przemian globalnych*, Warszawa 2018, s. 27-28.
[466] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 48.
[467] M. Polkowska, *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski: geneza, działanie, perspektywy*, Warszawa 2007, s. 71.

zapewnić porządek, a także bezpieczeństwo w międzynarodowej żegludze powietrznej. Kolejnym jej celem było uporządkowanie rozwoju światowego transportu lotniczego i stworzenia – wraz z układami towarzyszącymi – nowego, wielostronnego systemu wolności lotniczych, służącego międzynarodowym służbom powietrznym[468]. Warto podkreślić, że regulacje konwencyjne nie mają zastosowania do samolotów państwowych (m.in. wojskowych, celnych, policyjnych), co jeszcze bardziej podkreśla wyłączne i całkowite władztwo poszczególnych państw nad ich przestrzenią powietrzną[469].

Konwencja z Chicago podzielona została na cztery części: część I – „Żegluga powietrzna", część II – „Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego", część III – „Międzynarodowy przewóz lotniczy", część IV – „Postanowienia końcowe". Całościowo składała się ona z 22 rozdziałów, zawierających 96 artykułów (dla porównania wspominana Konwencja paryska liczyła jedynie 43 artykuły). Dodatkowo każdy artykuł Konwencji chicagowskiej posiada tytuł. Językami oficjalnymi Konwencji są: angielski, który po II wojnie światowej stał się głównym „językiem lotniczym" (w 1919 r. taką rolę tę pełnił jeszcze język francuski), a także francuski i hiszpański (dla porównania Konwencję paryską przyjęto w językach: francuskim, włoskim i angielskim)[470].

Konwencja chicagowska nadaje państwom pewne uprawnienia, dotyczące możliwości wprowadzenia opisanych wcześniej stref zakazanych oraz czasowych ograniczeń lotów (art. 9) a także stosowania środków przymusu w stosunku do statków powietrznych, które wykonują lot z naruszeniem obowiązujących przepisów (art. 3 *bis*). Każdy kraj na mocy Konwencji jest uprawniony do ustanawiania przepisów krajowych w zakresie przybycia oraz pobytu statków powietrznych, a także opuszczania swojego terytorium (art. 11). Może też przyjmować regulacje w zakresie ruchu lotniczego (art. 12), czy w sprawie przybywających na jego terytorium pasażerów oraz ładunków (art. 13). Państwo nie tylko wyznacza własne porty lotnicze, ale także określa warunki do korzystania z nich (art. 10, 15 i 68). Dodatkowo kraje uprawnione są do wykonywania inspekcji obcych statków powietrznych (art. 16). Konwencja chicagowska nakłada również na państwa-strony szereg dodatkowych obowiązków. Należą do nich m.in. przestrzeganie zasad rejestracji statku powietrznego tylko w jednym państwie, z ewentualną możliwością przeniesienia rejestracji (art. 18), zapewnienie, by rejestrowane w nim statki powietrzne posiadały przewidziane prawem znaki przynależności państwowej oraz rejestracji (art. 20), a także posiadały odpowiednie

[468] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 47.
[469] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…,* s. 301.
[470] M. Polkowska, *Podstawy prawne…,* s. 72.

wyposażenie oraz dokumenty (art. 29-36). Umowa uznaje również za bardzo ważną współpracę w zakresie zapewnienia jednolitości przepisów krajowych, które powinny być zgodne z normami i zaleceniami ICAO w kwestiach bezpieczeństwa, sprawności żeglugi powietrznej i regularności (art. 37)[471].

Wraz z podpisaniem w dniu 7 grudnia 1944 r. Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w Chicago podpisany został również Układ o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych, nazywany układem o dwóch wolnościach (dotyczył on regularnych lotów międzynarodowych), a także Układ o Międzynarodowym Transporcie Lotniczym, zwany układem o pięciu wolnościach[472]. Akt Końcowy Konferencji zawierał także Tymczasowy Układ o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym i zestaw rezolucji oraz rekomendacji. Najważniejsze z nich zostały zapisane w punkcie VIII i IX tj. Standardowy Projekt Porozumienia dotyczącego Tymczasowych Tras Lotniczych, a także Projekty Załączników Technicznych do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Spośród wszystkich wymienionych dokumentów, najistotniejszą rolę odgrywa tekst Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, która - zgodnie z założeniami - po zakończeniu procedur ratyfikacyjnych miała zastąpić Konwencję paryską z 1919 r. i przede wszystkim, która w dalszym ciągu jest najważniejszym aktem prawa międzynarodowego, określającym reżim prawny lotnictwa cywilnego[473].

Na mocy Tymczasowego Układu o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, do momentu powstania stałej organizacji, utworzona została Tymczasowa Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (PICAO). Układ obowiązywał od momentu podpisania do wejścia w życie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (tj. od 7 grudnia 1944 r. do 4 kwietnia 1947 r.). W tym okresie odbyło się tylko jedno zgromadzenie PICAO, które miało miejsce w maju 1946 r.[474]

Pomimo tego, że od 1944 r. świat poddany został ogromnym zmianom politycznym oraz gospodarczym, zaś lotnictwo komunikacyjne zaczęło odgrywać znacznie większą rolę w przemyśle, niektóre postanowienia Konwencji zachowały swoją wartość do dziś. Stało się tak nie tylko dzięki zapisanym w niej zasadom, ale również aktywnemu działaniu ICAO,

[471] M. Polkowska, *Dyplomacja w przestrzeni powietrznej i kosmicznej. Aspekty prawne i organizacyjne*, Warszawa 2020, s. 90-91.
[472] E. Dynia, *Konwencja Chicagowska i jej wpływ na rozwój międzynarodowego prawa lotniczego*, „Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki" 2014, nr 11-13, s. 21.
[473] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 24-25.
[474] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 37.

w dalszym ciągu opracowującej zasady międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także liczne konwencje (również w zakresie prawa karnego i odpowiedzialności cywilnej), czy wspierającej dalszy rozwój międzynarodowego transportu lotniczego. Pomimo tego, zagadnienia ekonomiczne nadal pozostają w sferze regulacji pomiędzy państwami – przede wszystkim w ramach umów o komunikacji lotniczej. W dostosowywaniu Konwencji do aktualnych warunków służą Załączniki. Jak zauważa M. Polkowska: „do tej pory dotyczyły one m.in.: licencji personelu, przepisów ruchu lotniczego, meteorologii, map lotniczych, jednostek miar w komunikacji lotniczej, eksploatacji statków powietrznych, znaków przynależności państwowej statków powietrznych, przepisów zdatności do lotów statków powietrznych, ułatwień dla międzynarodowego transportu lotniczego, łączności lotniczej, służb ruchu lotniczego, poszukiwania i ratownictwa, badania wypadków lotniczych, lotnisk, służb informacji lotniczej, hałasu lotniczego, bezpieczeństwa, czy przewozu ładunków niebezpiecznych”[475].

Konwencję chicagowską początkowo przyjęła grupa 52 państwa. Po ponad 70 latach jest ona w dalszym ciągu podstawowym źródłem międzynarodowego prawa lotniczego. Stanowi zarazem przykład umowy, opracowanej z wielką przezornością. Pomimo tego, warto jednak podkreślić, że stanowi ona jedynie pewną wypadkową sprzecznych interesów ówczesnych państw w określonym momencie historycznym. Podobnie, jak inne konwencje międzynarodowe, zawiera ona możliwy na tamte czasy wspólny mianownik woli politycznej, którą można było osiągnąć przez negocjujące państwa na etapie jej opracowywania[476].

2.5.2. Ogólne zasady Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.

Zasada suwerenności terytorialnej państw w ich przestrzeni powietrznej jest jedną z podstawowych zasad prawa lotniczego, zawartą w większości umów międzynarodowych, zaczynając od pierwszej uniwersalnej Konwencji prawa lotniczego, podpisanej w Paryżu w 1919 r. W przeszłości pojawiało się wiele teorii, które odnosiły się do wolności przestrzeni powietrznej, jednak nie znalazły one potwierdzenia w ówczesnym międzynarodowym prawie lotniczym. Zasadę suwerenności terytorialnej powtórzyły zaś: Konwencja iberoamerykańska z 1926 r. i Konwencja panamerykańska z 1928 r. a także aktualnie obowiązująca Konwencja

[475] M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich zastosowanie – zarys problematyki*, Warszawa 2004, s. 21-22.
[476] M. Milde, *International Air Law and ICAO*, Utrecht 2008, s. 17.

chicagowska z 1944 r.[477] Art. 1 Konwencji chicagowskiej stwierdza, że „Umawiające się Strony uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej ponad swoim terytorium"[478]. Na potrzeby Konwencji termin „terytorium" tłumaczony jest jako obszar lądowy, a także wody terytorialne państwa. W konsekwencji art. 1 wykonywanie lotów międzynarodowych w przestrzeni powietrznej danego państwa musi zostać poprzedzone uzyskaniem odpowiedniej zgody, wydanej przez jego organy. Odnosić się to będzie zarówno do lotów państwowych statków powietrznych, jak i statków, które nie mają pilota na pokładzie (tj. bezzałogowych statków powietrznych) oraz statków, które przewożą materiały wojenne, a w ramach cywilnego transportu powietrznego – wykonywania międzynarodowych regularnych służb powietrznych[479]. W rezultacie więc, co do zasady, w ramach wykonania lotu w przestrzeni obcego państwa, wymagana jest jego zgoda. W dalszej części Konwencja wskazuje na pewne wyjątki w tym aspekcie. Dokonuje bowiem podziału międzynarodowych służb powietrznych na regularne i nieregularne, a tym ostatnim przyznaje prawo „wlotu lub przelotu nad jego terytorium bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych, bez konieczności otrzymywania uprzedniego zezwolenia", jeśli m.in. wykonują one zobowiązania wynikające z Konwencji. Jak wskazuje I. Kraśnicka „Regularne międzynarodowe służby powietrzne (rozumiane jako serie lotów spełniających jednocześnie trzy warunki: 1) przebiegające przez przestrzeń powietrzną co najmniej dwóch państw, 2) wykonywane w celu przewożenia pasażerów, towarów i poczty za wynagrodzeniem w sposób otwarty, 3) obsługujące przewozy między tymi samymi dwoma lub więcej punktami, zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów albo z zachowaniem odpowiedniej regularności lub częstotliwości) wykonywać mogą loty tylko na podstawie specjalnych zezwoleń"[480].

Powyższa zasada zyskała powszechne uznanie, na co wskazuje art. 1 Konwencji chicagowskiej. Zwierzchnictwo państwa w jego przestrzeni powietrznej jest przyjętą zasadą w praktyce państw i dotyczy również krajów, które nie są związane Konwencją chicagowską we wzajemnych stosunkach. Na jego obowiązywanie nie będzie miał wpływu także fakt, że w przeszłości było ono wielokrotnie naruszane[481]. Potwierdza to sama treść postanowień Konwencji chicagowskiej, która podkreśla, że uznanie istniejącej normy będzie odnosić się

[477] K. Myszona, *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Warszawa 2000, s. 30.
[478] Art. 1 Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe..,* s. 299.
[479] K. Myszona, *Status prawny…,* s. 30.
[480] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi…,* s. 30.
[481] E. Jasiuk, *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej. Część 1*, Warszawa 2001, s. 85.

nie tylko do państw-stron Konwencji, ale również do wszystkich państw. Zasada ta znajduje także potwierdzenie w ustawodawstwach poszczególnych krajów[482].

Konwencja chicagowska gwarantuje suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej, a jej przejawem jest m.in. prawo decydowania o wykonywaniu w ramach tej przestrzeni operacji lotniczych przez statki powietrzne (zarówno krajowe, jak i obce), a także ustalanie warunków, zasad, czy ograniczeń oraz zakazów w odniesieniu do ruchu lotniczego. Wspomniana suwerenność obejmuje prawo do rozciągania terytorialnej jurysdykcji państwa w kontekście nie tylko statków powietrznych, ale dodatkowo ich użytkowników, załóg oraz pasażerów, a także przewożonych ładunków. Jak zauważa T. Markiewicz „Do uprawnień państwa w zakresie wypełniania zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej należą w szczególności prawa: stosowania środków przymusu wobec statków powietrznych wykonujących lot z naruszeniem przepisów (art. 3 *bis*), wprowadzania jednolitych ograniczeń lub zakazów przelotów nad pewnymi strefami swego terytorium ze względu na konieczność wojskową lub na bezpieczeństwo publiczne, wprowadzanie czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad całym swym terytorium lub jego częścią ze skutkiem natychmiastowym w okolicznościach wyjątkowych lub w razie nagłej konieczności, lub też w interesie bezpieczeństwa publicznego (art. 9), ustanawianie i egzekwowanie przepisów dotyczących ruchu lotniczego (art. 12) oraz inspekcji obcych statków powietrznych (art. 16)”[483].

Jak już wspomniano, lotnicze prawo międzynarodowe wyróżnia cywilne i państwowe statki powietrzne. Problemem jest jednak brak precyzyjnych definicji legalnych w prawie międzynarodowym publicznym następujących pojęć: „statek powietrzny”, „państwowy statek powietrzny”, „wojskowy statek powietrzny”, „cywilny statek powietrzny”. Powoduje to liczne niejasności, dotyczące kwalifikacji statusu prawnego wskazanych statków powietrznych, a ma to decydujące znaczenie w odniesieniu do m.in. badań przyczyn katastrof lotniczych[484]. Konwencja paryska z 1919 r. klasyfikowała statki powietrzne na państwowe i prywatne (art. 30). Z kolei Konwencja chicagowska z 1944 r. w art. 3 lit. a wskazała, że jej przepisy będą mieć zastosowanie jedynie do cywilnych statków powietrznych, a więc nie ma ona zastosowania do państwowych statków powietrznych. Doprecyzowując, stwierdza ona w art. 3 lit. b, że za państwowe uważa się statki wykorzystywane w służbie wojskowej, celnej

[482] K. Garapich, *Prawnomiędzynarodowe zagadnienie korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej* [w:] E. Dynia, L. Brodowski (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017, s. 98.
[483] T. M. Markiewicz, *Suwerenność państwa…,* s. 41-42.
[484] M. Piotrowski, *Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia* [w:] E. Dynia, L. Brodowski (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017, s. 9.

oraz policyjnej[485]. Obce państwowe statki powietrzne mogą wlatywać w przestrzeń powietrzną danego państwa, tylko w sytuacji uzyskania specjalnego zezwolenia, a sam przelot przez jego terytorium musi być realizowany w sposób zgodny z warunkami tego zezwolenia i mając na uwadze bezpieczeństwo żeglugi powietrznej cywilnych statków powietrznych[486]. Co prawda, Konwencja chicagowska wprowadza reguły i zabezpiecza swobodę (tj. wolności lotnicze) cywilnej żeglugi powietrznej, jednak konkretne zasady, rządzące międzynarodową żeglugą państwowych statków powietrznych, muszą być uzgadnianie przez poszczególne kraje. Odbywa się to w formie porozumień szczegółowych, w niektórych przypadkach zastosowanie mieć będzie także międzynarodowe prawo zwyczajowe. Należy zauważyć, że są to zasady, wywodzące się z międzynarodowego prawa morza. Można je w odpowiedni sposób mogą zastosować w kontekście państwowych statków powietrznych, szczególnie w zakresie statków wojskowych[487].

Powyższe rozróżnienie wpływa na szereg konsekwencji prawnomiędzynarodowych. Jedną z nich jest np. zakaz przelotu w ramach terytorialnej przestrzeni powietrznej samolotu bez uprzedniej zgody państwa zwierzchniego. Odbywa się więc to sposób odmienny, niż w przypadku morza otwartego, gdzie obowiązuje zasada nieszkodliwego przepływu, zaś prawo nieszkodliwego przelotu w terytorialnej przestrzeni powietrznej państwa nie ma zastosowania. Tego typu zakazy, czy też zezwolenia regulują najczęściej dwustronne i wielostronne umowy międzynarodowe. Zasadniczą rolę wspomnianych zakazów podkreślił m.in. Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w ramach orzeczenia w sprawie *Nikaragua v. USA* z 26 czerwca 1986 r. Przedmiotowa sprawa odnosiła się do wspierania przez USA działań militarnych, prowadzonych przez antyrządowe ugrupowanie *contras*. Wsparcie to polegało m.in. na wykonywaniu przez statki powietrzne Stanów Zjednoczonych przelotów nad terytorium państwowym Nikaragui, pomimo ustanowionego wcześniej zakazu. Zdaniem Trybunału, tego typu operacje stanowią jawne naruszenie zasady poszanowania suwerenności terytorialnej[488]. Dzięki tej przedmiotowej regule dokonał się rozwój w powszechnej praktyce państw, która zakładała udzielenie zezwolenia na regularną służbę powietrzną w ramach dwustronnych umów dot. usług powietrznych, czy też umów o otwartych przestworzach. Za

[485] Wyliczenie to nie jest uznawane za wyczerpujące. Równocześnie Konwencja nie zawiera żadnych postanowień dotyczących immunitetów państwowych statków powietrznych zob. Ł. Kułaga, *Immunitet państwowego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2015, z. 4, s. 73-74.
[486] A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014, s. 45.
[487] R. Tarnogórski, *Oznaczenie polskich samolotów wojskowych w świetle prawa międzynarodowego*, „Sprawy międzynarodowe" 2012, nr 3, s. 87.
[488] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…,* s. 101.

pierwowzór tego rodzaju umów posłużyło porozumienie Stanów Zjednoczonych z Wielką Brytanią, podpisane w 1946 r.[489]

Kolejną główną zasadą prawa lotniczego jest zasada przynależności państwowej statków powietrznych. Została ona powszechnie przyjęta w dotychczasowej praktyce państw, uzyskując potwierdzenie w podpisanych międzynarodowych umowach lotniczych. Określana jest także mianem zasady zwierzchnictwa samolotowego. Jej zasadniczą funkcją jest zapewnienie kontroli i opieki oraz odpowiedzialności państw, dotyczącej statków własnej przynależności, które wykonują loty międzynarodowe. Pierwotne jej uznanie nastąpiło już w Konwencji paryskiej z 1919 r., następnie potwierdziła ją Konwencja chicagowska. W początkowej dyskusji pojawiały się różne propozycje w kwestii przyjęcia kryteriów przywiązania statku powietrznego z państwem przynależności (m.in. miejsce produkcji, czy też miejsce zamieszkania właściciela). Jednak ostatecznie przyjęto przesłankę rejestracji statku powietrznego w kraju przynależności. Znalazła ona swój wyraz m.in. w art. 17, 18 i 20 Konwencji chicagowskiej. Z rejestracją łączy się nadanie statkowi powietrznemu nie tylko przynależności, ale również znaków rozpoznawczych państwa rejestracji[490]. Taki akt organów państwowych stwarza gwarancję, zgodnie z którą statki powietrzne będą posiadały przynależność konkretnego kraju, a co za tym idzie - będą podlegać jego kontroli oraz opiece, a także będą objęte odpowiedzialnością oraz ewentualną jurysdykcją jedynie za jego zgodą oraz tak długo, jak długo figurować będą w jego rejestrze. Konwencja chicagowska określa przewoźników mianem „przewoźników narodowych" danego państwa. Do powyższych kwestii nawiązuje art. 17 Konwencji[491]. Zgodnie z jego brzmieniem „statki powietrzne mają przynależność państwową państwa, w którego rejestr są wpisane"[492].

Wspomniane terminy przewoźnik „narodowy", czy też „flagowy" nie zostały dotychczas zdefiniowane przez prawo. Decydujący w tym aspekcie będzie charakter powiązania przewoźnika z państwem, głównie w zakresie prawa publicznego. Pojęcie „przewoźnik narodowy" stosowane jest zazwyczaj do przedsiębiorstwa transportu lotniczego, stanowiącego całkowitą albo przeważającą własność państwa, ewentualnie podmiotów (tj. osób fizycznych i prawnych), które posiadają identyczną przynależność państwową. W ujęciu szerszym koncepcja „przewoźnika narodowego" znajduje zastosowanie również do wszystkich przewoźników, którzy zostali ustanowieni i prawnie umiejscowieni w konkretnym

[489] Ł. Kułaga, *Zewnętrzny aspekt wspólnej polityki transportu lotniczego* [w:] C. Mik, Ł. Kułaga (red.), *Zewnętrzne stosunki gospodarcze Unii Europejskiej*, Toruń 2010, s. 424.
[490] J. Walulik, *Reforma regulacyjna…,* s. 244.
[491] M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje…,* s. 25-26.
[492] Art. 17 Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe..,* s. 306.

państwie, w ramach którego przewoźnicy ci są licencjonowani lub certyfikowani, czy też zarejestrowani w ramach prawa krajowego. Znaczenia w tym zakresie nie będzie mieć narodowy status właścicieli lub osób, które sprawują rzeczywistą kontrolę nad tym przedsiębiorstwem[493].

Zazwyczaj osiągnięcie celów danego międzynarodowego uregulowania prawnego w obszarze stosunków międzypaństwowych łączy się bezpośrednio z istnieniem tzw. skutecznego i efektywnego mechanizmu rozstrzygania sporów. Taki mechanizm powstał również w dziedzinie międzynarodowego prawa lotniczego, a konkretne uprawnienia w tym zakresie zostały przyznane Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego[494]. Kwestie te reguluje rozdział XVIII Konwencji, zaś wszelkie spory, czy uchybienia w zakresie lotnictwa cywilnego mają być rozpatrywane w oparciu o art. 84 i 85[495]. Art. 84 stanowi, że „Jeżeli jakiekolwiek nieporozumienie między dwoma lub większą ilością Umawiających się Państw, dotyczące wykładni lub zastosowania niniejszej Konwencji lub jej załączników, nie może być załatwione w drodze rokowań, Rada zastrzega nieporozumienie na prośbę jakiegokolwiek Państwa, którego nieporozumienie dotyczy (…). Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 85, odwołać się od decyzji Rady do powołanego *ad hoc* sądu polubownego określonego w uzgodnieniu z pozostałymi stronami sporu lub do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej”[496]. W sytuacji braku porozumienia pomiędzy dwoma lub większą liczbą Umawiających się Państw w zakresie interpretacji, czy też stosowania Konwencji lub jej załączników, których nie da rozstrzygnąć w formie negocjacji, każde państwo ma prawo zwrócić się do Rady ICAO o rozstrzygnięcie sprawy. W pierwszej kolejności zainteresowane Państwo musi złożyć formalny wniosek do Rady, dołączając do niego raport, zawierający wszystkie okoliczności prawne i faktyczne, które mają stanowić podstawę opisanych roszczeń. Następnie dokumentacja ta zostaje przesłana do strony przeciwnej. Dołącza się do niej stosowane wezwanie, dotyczące złożenia wyjaśnień w terminie, wskazanym przez Radę. Po uzasadnieniu procesu, obejmującego przedstawienie dowodów oraz przesłuchanie stron, sprawę w formie głosowania rozstrzyga Rada. Jeśli spór dotyczy państwa, którego obywatel jest członkiem Rady, to wtedy nie może wziąć w nim udziału. Od ogłoszonego wyroku Rady państwa mogą się odwołać do trybunału

[493] M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje…,* s. 26.
[494] D. Ivanov, V. Donakanian, *The ICAO Council as a dispute settlement body: theoretical and practical issues*, „Moscow Journal of International Law” 2022, nr 3, s. 33.
[495] E. Dynia, *Konwencja chicagowska…,* s. 25.
[496] Art. 84 Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe..,* s. 328.

arbitrażowego *ad hoc*, który musi zostać wcześniej zaakceptowany przez inne strony sporu albo do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości[497].

Konwencja chicagowska przewiduje również szczegółową procedurę postępowania w sytuacji, gdyby na etapie odwoławczym żadne z wyżej wskazanych rozwiązań, nie okazało się pomocne. Taki przypadek może mieć miejsce, gdy np. jedno, czy też oba państwa nie są stronami Statutu MTS albo w sytuacji, kiedy państwa te nie mogą się porozumieć się w zakresie wyboru arbitrów. W takim przypadku, zgodnie z Konwencją, każda ze stron sporu ma prawo do wyznaczenia jednego arbitra, ci z kolei wyznaczają superarbitra. Działania te są jednak ograniczone czasowo np. na wyznaczenie arbitra państwa mają 3 miesiące, zaś po jego upływie, jeśli dane państwo nie dokonało takiego wyborów, do kompetencji przewodniczącego Rady ICAO należy wybór arbitra z ustalonej wcześniej przez Radę listy osób posiadających odpowiednie kwalifikacje i będących do dyspozycji. Przewodniczący Rady może również dokonać wyboru superarbitra w sytuacji, gdy powołani do tego arbitrzy nie zrobią tego w terminie 30 dni. Ustaleni w ten sposób arbitrzy i superarbiter tworzą sąd rozjemczy, którego zadaniem jest ustalenie własnej procedury i wydanie decyzji większością głosów[498].

Pomimo dużych nadziei, pokładanych w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w swojej dotychczasowej historii nie osiągnęła ona dość dużych sukcesów w zakresie rozstrzygania sporów międzynarodowych. Wynikiem tego jest jedynie sześć spraw, w których państwa podjęły decyzję o skorzystaniu z mechanizmu zawartego w Konwencji chicagowskiej. Pierwsza z nich dotyczyła pakistańskiej odmowy w zakresie lotów indyjskich handlowych statków powietrznych w ramach przestrzeni powietrznej Pakistanu (*Pakistan v. India* - 1952). Druga sprawa dotyczyła hiszpańskich restrykcji, nałożonych w przestrzeni powietrznej nad Gibraltarem, czego efektem był konflikt z Wielką Brytanią (*UK v. Spain* - 1967)[499]. Z kolei w 1971 r. Pakistan i Indie po raz kolejny próbowały porozumieć się przed Radą ICAO, jednak tym razem powodem sporu była odmowa Indii, dotycząca wykorzystania przez pakistańskie statki handlowe jej przestrzeni powietrznej (*Pakistan v. India* - 1971). Ostatecznie sprawą zajął się nawet Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości. Był to pierwszy przypadek rozpatrywania pozwu, będącego odwołaniem od decyzji Rady ICAO - jednego z organów instytucji międzynarodowej. Trybunał potwierdził,

[497] N. E. Luongos, *Recent Developments in the ICAO Settlement of Disputes Mechanism*, „Diritto e Politica Dei Trasporti" 2020, nr 2, s. 3-4.
[498] I. Kraśnicka, *Rozstrzyganie sporów w międzynarodowym lotnictwie cywilnym: „ambitne marzenie" a „rzeczywistość"* [w:] E. Cała-Wacinkiewicz (red.), *Prawo Międzynarodowe – idee a rzeczywistość*, Warszawa 2019, s. 333.
[499] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi…,* s. 131-132.

że Rada posiada stosowne kompetencje do rozpatrzenia ww. pozwu oraz skargi, które zostały przedłożone przez rząd Pakistanu. W konsekwencji MTS odrzucił odwołanie złożone przez rząd Indii, przeciwko decyzji Rady w zakresie jej kompetencji.[500]

W pozostałych dwóch sprawach stronami sporu były USA, które zakazały wlotu na swoje terytorium statkom powietrznym z Kuby (*Cuba v. United State*s - 1996), a także zakwestionowały zgodność unijnych regulacji dot. emisji hałasu z Konwencją chicagowską (*United States v. 15 Member States of the EU* - 2000). W jednej z najnowszych spraw ICAO pochyliła się nad sporem, którego podłożem był kryzys dyplomatyczny wokół Kataru, dotyczący restrykcji wprowadzonych przez cztery państwa na przewoźników lotniczych, zarejestrowanych na terytorium tego kraju (*Quatar v. the Kingdom of Bahrain, the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Saudi Arabia and the United Arab Emirates* - 2018). Należy podkreślić, że w żadnej z pięciu przytaczanych powyżej spraw Rada nie zdołała wydać merytorycznego rozstrzygnięcia. Na przykład w obu sporach pomiędzy Indiami a Pakistanem państwa same doszły do porozumienia. Z kolei w sporze odnoszącym się do Gibraltaru obie strony zdecydowały się na bezterminowe odroczenie sprawy, a następnie we własnym zakresie doprowadziły do rozwiązania sprawy. Natomiast w obu sporach z udziałem USA, to Przewodniczący Rady ICAO kierował koncyliacjami, które faktycznie w sporze z Kubą zakończyły się porozumieniem. W kwestii dyrektywy unijnej, odnoszącej się do emisji hałasu, jej zmiana końcowo stała się podstawą do wygaśnięcia sporu[501]. W ostatnim omawianym przypadku to Katar 30 października 2017 r. wszczął postępowanie przed Radą ICAO, argumentując, iż ograniczenia lotnicze, nałożone na przewoźników lotniczych zarejestrowanych w tym kraju, które przyjęły takie państwa jak Egipt, Bahrajn, Arabia Saudyjska oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie, naruszają zobowiązania wynikające bezpośrednio z Konwencji chicagowskiej i Układu o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych. Następnie Katar skierował spór w oparciu o art. 84 Konwencji. Państwa te stwierdziły zaś, że Rada ICAO nie posiada wystarczającej jurysdykcji, wynikającej z Konwencji chicagowskiej i Układu o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych, z racji tego, że „rzeczywista kwestia", która jest przedmiotem sporu, znacznie wykracza poza zakres tych traktatów. Pomimo tego, Rada ICAO nie uznała tych argumentów. Końcowo, na podstawie art. 84 Konwencji, sprawa ta trafiła przed Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, który uznał, iż na właściwość Rady nie będzie miał wpływu fakt, że spór

[500] K. Drzewicki, *Indyjsko-pakistański spór przed MTS w sprawie kompetencji Rady ICAO*, „Sprawy Międzynarodowe" 1974, z. 2, s. 110, 118.
[501] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi…,* s. 131-132.

powiązany jest z szerszym kontekstem politycznym. Trybunał odrzucił także pierwszy zarzut strony wnoszącej odwołanie tj. rzekomy brak rzetelnego procesu w ramach postępowania przed Radą ICAO, stwierdzając, że „w żaden zasadniczy sposób nie naruszono wymagań sprawiedliwej procedury". MTS w sposób jednogłośny odrzucił odwołanie od decyzji Rady, orzekając, iż Rada posiada stosowną jurysdykcję w zakresie rozpoznawania wniosku, który złożył Katar i że wniosek ten był dopuszczalny[502].

Należy zauważyć, że sposobem na rozwiązywanie sporów międzynarodowych, dotyczących lotnictwa cywilnego, może być również system umów dwustronnych dot. komunikacji lotniczej pomiędzy zainteresowanymi państwami, kierujący je bezpośrednio do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Spory mogą być także przedmiotem zainteresowania m.in. Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz innych organizacji międzynarodowych (np. Światowej Organizacji Handlu)[503].

Wśród ogólnych zasad Konwencji chicagowskiej M. Żylicz wyróżnia także postanowienia dotyczące międzynarodowego transportu lotniczego. Normują one takie zagadnienia, jak: „obowiązek składania ICAO danych statystycznych i finansowych dotyczących międzynarodowych przewoźników lotniczych (art. 67); zakaz nakładania opłat z tytułu samego wlotu, odlotu lub tranzytu obcych statków powietrznych oraz osób i rzeczy na ich pokładzie, jak również możliwość formułowania przez ICAO zaleceń w sprawach opłat za korzystanie z portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej (art. 15); konsultacje i zalecenia ICAO w sprawach uzupełniania braków w portach lotniczych i innych udogodnień dla żeglugi powietrznej (art. 69) oraz finansowanie odnośnych przedsięwzięć przez ICAO lub państwa (art. 70), czy utrzymywanie przez ICAO udogodnień dla żeglugi powietrznej w poszczególnych państwach, które tego sobie życzą (art. 71-76)"[504].

Kolejną dość istotną zasadą jest zasada ułatwiania międzynarodowej żeglugi powietrznej i bezpieczeństwa lotnictwa. Konwencja z Chicago w rozdziale IV pt. „Środki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej" zobowiązuje państwa-strony, by wykonując swoje zwierzchnictwo terytorialne, realizowały również postanowienia Konwencji, dotyczące ułatwiania międzynarodowej żeglugi powietrznej, czy zwiększenia efektywności, a także bezpieczeństwa lotnictwa. Jak wskazuje A. Hołda-Wydrzyńska przejawia się to m.in. poprzez

[502] M. Milanović, T. Papić, *Appeal relating to the jurisdiction of the ICAO Council under article 84 of the convention on international civil aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar),* „American Journal of International Law" 2021, vol. 115, s. 302-305.
[503] M. Polkowska, *Rozpatrywanie sporów międzynarodowych z zakresu lotnictwa cywilnego przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości. Sprawa Indie – Pakistan z 1972 r.* [w:] Z. Galicki, T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa (red.), *Manfred Lachs – wybitny prawnik świata*, Warszawa 2011, s. 387.
[504] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 52.

„ustalenie zgodnie z praktyką międzynarodową procedur celnych i imigracyjnych, zwalnianie statków powietrznych, w tym paliwa, smarów, części zamiennych, normalnego wyposażenia i zapasów pokładowych od opłat celnych bądź inspekcyjnych, zapewnienie lub umożliwienie pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie, a także zagwarantowanie współpracy w poszukiwaniu statków zaginionych oraz udzielenie pomocy przy badaniu okoliczności wypadków obcych statków powietrznych”[505].

W kwestiach bezpieczeństwa lotnictwa największe znaczenie będą mieć regulacje zawarte w art. 15, 22-28 oraz 37 Konwencji chicagowskiej. Przykładowo art. 15 zezwala na korzystanie na jednolitych warunkach z portów lotniczych, które znajdują się na terytoriach państw-stron Konwencji, przez statki powietrzne tych państw, a także ze wszelkich udogodnień, przeznaczonych dla żeglugi powietrznej, przekazanych do użytku publicznego, by zapewnić bezpieczeństwo i sprawność tej żeglugi (razem z obsługą radiową i meteorologiczną). Do takich udogodnień, które wpływają na wzrost bezpieczeństwa transportu lotniczego, zaliczyć można łączność oraz nawigację satelitarne. Ponadto artykuły od 22 do 28 Konwencji z Chicago wskazują na środki, których celem jest ułatwienie żeglugi powietrznej[506].

Umowa wprowadziła także zasadę niedyskryminacji pomiędzy jej stronami, czego wyrazem jest przede wszystkim art. 44g. Jak zauważa I. Szymajda zasada ta odnosi się głównie do takich kwestii, jak: „przyznawanie praw kabotażowych (art. 7), ustalanie stref zakazanych, ograniczenia i zakazy lotów, także czasowych (art. 9 pkt a i b), stosowanie przepisów ruchu lotniczego (art. 11), korzystanie z portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej (art. 15), reguły przewozu materiałów niebezpiecznych innych niż materiały wojenne (art. 35b)”[507].

Należy podkreślić, iż art. 3 *bis* pkt a nie zakazuje stosowania środków przymusu w sytuacji, gdy na ich użycie pozwala art. 51 KNZ — tj. w sytuacji uzasadniającej realizację prawa do samoobrony. Co oczywiste, taka sytuacja musiałaby się wiązać np. z podjęciem jawnych działań agresywnych przez obcy samolot albo zaangażowaniem w czyn o podłożu terrorystycznym. W takiej sytuacji państwo może podjąć odpowiednie działania po to, by zapobiec danej groźbie. Może dojść również do takiego przypadku, gdy użycie siły będzie

[505] A. Hołda-Wydrzyńska, *Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych jako przykład środka mającego na celu ułatwienie żeglugi międzynarodowe* [w:] K. Łuczak (red.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, Katowice 2015, s. 156.
[506] K. Myszona-Kostrzewa, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w świetle prawa międzynarodowego*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2014, nr 11, s. 142.
[507] I. Szymajda, *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny*, „Studia Iuridica” 2003, nr 41, s. 273.

konieczności. Jednak oprócz konieczności, ważna jest także proporcjonalność podjętych działań, które powinny być stosowne do skali zagrożenia. Należy zaznaczyć, iż znaczna większość państw, które były obecne na konferencji, w ramach której przyjęto art. 3 *bis*, forsowała zachowanie zasady proporcjonalności użytych środków. A więc atak na statek powietrzny byłby usprawiedliwiony tylko, w sytuacji, gdy byłby on proporcjonalny do spowodowanego zagrożenia. W takim przypadku ważnym czynnikiem byłaby również nieuchronność zagrożenia. Połączenie zasady konieczności z zasadą proporcjonalności powinno więc stanowić niezbędny warunek do powołania się na samoobronę na mocy prawa międzynarodowego[508].

2.5.3. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

Na mocy art. 43 Konwencji chicagowskiej w 1944 r. utworzona została Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organisation* – ICAO). Jej podstawowym celem jest rozwijanie zasad oraz techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także popieranie utworzenia międzynarodowych przewozów lotniczych, czy stymulowanie ich rozwoju[509]. Do momentu uzyskania wymaganych 26 ratyfikacji, potrzebnych do rozpoczęcia działalności ICAO, utworzono Tymczasową Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (PICAO). Miała ona jedynie kompetencje doradcze i funkcjonowała przez około 20 miesięcy – do 4 kwietnia 1947 r. Wtedy to oficjalnie swoją działalność rozpoczęła ICAO. Na podstawie zaproszenia, wystosowanego przez rząd Kanady, jej siedzibą stał się Montreal[510]. Oprócz tego, ICAO posiada dodatkowo siedem biur regionalnych, a także jedno biuro pomocnicze. W ramach podstawowej działalności ICAO opracowuje i wdraża przepisy regulujące bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej. Wspiera także rozwój transportu lotniczego na świecie. Wspomaga pokojowy proces konstruowania oraz użytkowania statków powietrznych, zapewniania bezpiecznego oraz ekonomicznego przewozu lotniczego, a także szerzenia kultury niedyskryminacji

[508] M. Marcinko, *Zasady podejmowania działań przy użyciu siły wobec statków powietrznych na przykładzie incydentu z USS „Vincennes”*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2012, t. 3, s. 139.
[509] M. Adamczak-Retecka, *Do kogo należy niebo? Rozważania na marginesie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydanego w sprawie C-366/10 Air Transport Association of America*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2017, t. 38, s. 268.
[510] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 39.

pomiędzy stronami Konwencji. Przyczynia się również do wzrostu poziomu bezpieczeństwa lotów w ramach międzynarodowej żeglugi powietrznej[511].

ICAO uważana jest przez większość badaczy za pierwszą organizację lotniczą o profilu światowym, pomimo tego pierwszeństwo w tym zakresie należy przyznać CINA (Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej). Do kwestii, związanych z funkcjonowaniem ICAO odnoszą się rozdziały VII-XIII Konwencji chicagowskiej (łącznie 23 artykuły). Po to, by ICAO mogła wykonywać swoje funkcje, przyznano jej zdolność prawną oraz pełną osobowość prawną – oczywiście ma to miejsce w sytuacji, gdy jest to zgodne z prawem krajowym poszczególnych państw. Uprawnienia ICAO, do których odnosi się art. 44, podzielone są na quasi-legislacyjne (Zgromadzenie Ogólne może dokonywać zmian w Konwencji i umowach), sądowe (pełni ona rolę sądu co do sporów pomiędzy państwami-stronami), techniczne (np. ograniczenia norm w sferze żeglugi), administracyjne oraz nadzorujące (m.in. w kwestii niedyskryminacji pomiędzy państwami)[512].

ICAO jest częścią systemu Narodów Zjednoczonych, pełni rolę instytucji wyspecjalizowanej, a jej stosunek do ONZ unormowany został układem podpisanym w dniu 1 października 1947 r. Zgodnie z nim, ONZ uznaje Organizację za instytucję wyspecjalizowaną, która jest odpowiedzialna za działalność, przewidzianą w Konwencji chicagowskiej. W Układzie zawarto przepisy dot. wzajemnej wymiany przedstawicieli, zaleceń, informacji, porządku obrad, czy pomocy. Osobowość prawna ICAO została uznana również przez Konwencję o przywilejach i immunitetach instytucji wyspecjalizowanych, przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w dniu 21 listopada 1947 r. Konwencja stwierdza, że każda instytucja wyspecjalizowana (w tym również ICAO) jest osobą prawną, zdolną do zaciągania zobowiązań, nabywania i rozporządzania własnością ruchomą i nieruchomą, a także wszczynania spraw sądowych[513].

System ICAO składa się z konwencji międzynarodowych, przepisów prawa krajowego państw członkowskich i ich programów narodowych ochrony lotnictwa, programów ochrony portów lotniczych, czy również programów ochrony linii lotniczych. ICAO przy współpracy z *International Air Transport Association* (IATA) opracowuje także tzw. wzmocnione standardy bezpieczeństwa, do których należą m.in. zamykanie kokpitów, czy plany działania (w 2002 r.) oraz Uniwersalny Program Kontroli Bezpieczeństwa (USAF).

[511] D. G. Piwek, *System zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym – proces kształtowania przepisów międzynarodowych*, „Studia i Materiały Centralnej Biblioteki Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego" 2022, nr 1, s. 29.
[512] M. Polkowska, *Dyplomacja w przestrzeni…,* s. 95.
[513] C. Berezowski, *Międzynarodowe Prawo…,* s. 229.

ICAO wydała m.in. Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (ICAO doc. 8973) wraz z Załącznikiem nr 16 o procedurach bezpieczeństwa przeciw atakom ziemia–powietrze. ICAO podejmuje również kroki, mające na celu rozwój programów treningowych, dotyczących bezpieczeństwa lotniczego[514]. Dodatkowo tworzy i nadzoruje przestrzeganie Załączników do Konwencji (obecnie jest ich 19). Dotyczą one szczegółowych unormowań z zakresu m.in. licencjonowania personelu lotniczego, meteorologii, ruchu lotniczego, zdatności statków do lotu, czy też lotnisk, operacji lotniczych, map lotniczych, ułatwień i ochrony środowiska[515]. Międzynarodowe wzory oraz zalecane przez ICAO metody, zaliczane są do źródeł prawa, jednak posiadają odrębny charakter od Konwencji chicagowskiej. Pomimo tego odgrywają znaczącą rolę w procesie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa oraz sprawności międzynarodowego lotnictwa cywilnego, tym bardziej, że odchylenia od nich są na ogół nieliczne[516].

Zgodnie z przyjętym w art. 37 Konwencji chicagowskiej obowiązkiem współpracy z organizacją, w ramach uchwał Zgromadzenia i Rady, dla państw członkowskich wypływają wyraźne nakazy, które zmierzają do pełnej realizacji międzynarodowych norm, czy też zaleconych metod postępowania. Państwa, które w danym momencie nie mogą wypełnić określonych w normie wymagań, mają obowiązek poinformować o tym Radę. Takiego obowiązku nie ma z kolei w zakresie zaleconych metod postępowania, jednak w praktyce Rada wielokrotnie apelowała do państw-stron o notyfikowanie tego typu odchyleń, szczególnie, gdy ich znajomość mogła mieć znaczenie w zakresie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej[517].

W strukturze wewnętrznej ICAO wyróżnia się: a) Zgromadzenie ICAO, b) Radę, c) Generalnego Sekretarza, d) Sekretariat. Zgromadzenie ICAO to organ zbierający się minimum raz na trzy lata. Mają w nim prawo uczestniczyć wszystkie państwa członkowskie i posiadają one jednakowy głos. Jak zauważa M. Żylicz: „do jego zdań należy w szczególności: wybieranie członków Rady i określanie (delegowanie) jej uprawnień, rozpatrywanie jej sprawozdań, zatwierdzanie budżetu i przedsięwzięć finansowych organizacji, zmiana Konwencji, rozpatrywanie spraw nieprzekazanych Radzie". Kworum stanowi większość państw członkowskich, zaś uchwały podejmowane są zazwyczaj zwykłą

[514] L. Łukaszuk, *Lotnictwo międzynarodowe w obliczu nowych wyzwań i zadań*, „Stosunki międzynarodowe" 2011, nr 1-2, s. 85.
[515] M. Polkowska, *Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO* [w:] D. Wetoszka (red.), *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, Warszawa 2017.
[516] M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencja…,* s. 22.
[517] E. Dynia, *Konwencja chicagowska…,* s. 22-23.

większością oddanych głosów, chyba że Konwencja stanowi inaczej[518]. Delegaci, którzy reprezentują poszczególne kraje, mają prawo do korzystania z pomocy doradców technicznych, którzy mogą także brać udział w zebraniach, jednak nie posiadają oni prawa do głosowania. W tym aspekcie zastosowanie ma zasada równości wszystkich państw, niezależnie od ich wielkości. Jedna osoba może reprezentować tylko jednej kraj. W większości przypadków delegatami są wyżsi urzędnicy (np. Dyrektorzy Generalni Lotnictwa Cywilnego) lub Ambasadorowie. W zebraniach udział brać mogą również obserwatorzy z państw niebędących stronami Konwencji, czy też członkami ICAO. Delegaci muszą posiadać pełnomocnictwa państwa, które reprezentują. Zostają one złożone u Sekretarza Generalnego[519].

Rada jest organem wykonawczym ICAO. W myśl art. 50(a) Konwencji chicagowskiej jest to organ stały, odpowiedzialny przed Zgromadzeniem. Aktualnie składa się ona z 36 państw, które wybiera Zgromadzenie. Jak zauważa L. Weber, „zgodnie z artykułem 50(b) Konwencji, wybierając członków Rady, Zgromadzenie daje odpowiednią reprezentację: 1) Państwom odgrywającym główną rolę w dziedzinie przewozów lotniczych (11 państw); 2) Państwom niereprezentowanym z innego tytułu, a mającym największy wkład w dostarczaniu udogodnień dla międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej (12 państw); 3) Państwom niereprezentowanym z innego tytułu, a których wybór zapewni reprezentowanie w Radzie wszystkich głównych rejonów geograficznych świata (13 państw). Zgodnie z art. 52 Konwencji decyzje Rady wymagają zatwierdzenia większością głosów wszystkich jej członków (większość bezwzględna). Jednakże przy przyjmowaniu Załączników do Konwencji lub poprawek do takich Załączników decyzja Rady wymaga większości dwóch trzecich głosów (dwadzieścia pięć głosów) zgodnie z art. 90 i art. 54 ust. 1 Konwencji”[520]. Rada może również działać w roli arbitra pomiędzy państwami członkowskimi ICAO w odniesieniu do różnych spraw dotyczących lotnictwa oraz wdrażania Konwencji. Przewodniczący Rady wybierany jest przez Radę na 3-letnią kadencję, ma prawo ponownego wyboru. Do jego kompetencji należy zwoływanie posiedzeń Rady oraz kierowanie w imieniu Rady pracą organizacji. Pełni także funkcję mediatora w sprawach lotniczych[521]. Będąc organem wykonawczym ICAO, Rada jest zobowiązana do powoływania organów, które mają wspomagać jej działalność, w tym m.in. Komitetu Przewozu Lotniczego, czy Komisji Żeglugi Powietrznej. Rada może również fakultatywnie powoływać dodatkowe podległe „Komisje

[518] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 58.
[519] M. Milde, *International Air…,* s. 132.
[520] L. Weber, *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, Alphen aan den Rijn 2021, s. 87.
[521] H. Volger, *A Concise Encyclopedia of the United Nations*, Lejda 2010, s. 356.

Przewozu Lotniczego". Zgodnie z regulaminem, Rada ma prawo do powoływania innych Komisji, Komitetów czy Grup Roboczych, stałych lub tymczasowych. Komitety stałe stanowią istotną część struktury Rady oraz podlegają własnemu Regulaminowi. Rada dokonuje także wyboru członków do wszystkich takich organów[522].

Istotną funkcję pełni także Sekretarz Generalny i Sekretariat ICAO. Sekretarz wyznaczany jest przez Radę i pełni rolę głównego urzędnika wykonawczego, wydającego zarządzenia w zakresie powoływania innego potrzebnego personelu. Wykonuje on swoje kompetencje w sposób niezależny, zaś instrukcje może przyjmować jedynie od samej organizacji. Dodatkowo dysponuje immunitetem i przywilejami właściwymi dla personelu międzynarodowego. Jest powoływany przez Radę ICAO większością głosów na 3-letiną kadencję. Jest również Sekretarzem Rady ICAO i Sekretarzem Generalnym Zgromadzenia. Konwencja jednak nie odnosi się do kwestii struktury organizacyjnej, jaką jest Sekretariat ICAO. Wypełnia on jednak kluczową rolę administracyjną. Składa się z Biura Sekretarza Generalnego oraz pięciu wydziałów, nazywanych także Biurami np. Biuro Transportu Lotniczego, czy też Biuro ds. Prawnych i Relacji Zewnętrznych[523]. Pracownicy Sekretariatu należą do stałego personelu Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Ich głównym zadaniem jest świadczenie pomocy administracyjnej wszystkim organom oraz jednostkom organizacyjnym, które działają w ramach ICAO oraz przygotowywanie i prowadzenie spotkań, odbywających się w tej organizacji[524].

Pierwsze Zgromadzenie ICAO zaplanowano na październik 1947 r. w Rio de Janeiro, jednak w ostatnim momencie spotkanie przesunięto na listopad 1947 r. do Genewy. Pojawili się na nim przedstawiciele 30 państw, a 23 delegatów otrzymało status obserwatorów. Dr E. Warner, przewodniczący ICAO, któremu przypadł zaszczyt otwarcia konferencji, stwierdził, że w ramach powietrznej komunikacji międzynarodowej obowiązuje aż 2400 umów dwustronnych. Jego zdaniem, stanowiło to wystarczający argument na rzecz uregulowań wielostronnych. Pomimo tego rezolucja A1-38, zalecająca wypracowanie wielostronnej umowy o prawach handlowych w międzynarodowym przewozie lotniczym, nie została jednak uchwalona. Niektóre państwa m.in. USA, Wielka Brytania, czy Francja chciały kontrolować trasy obsługiwane przez statki powietrzne. Z racji tego Zgromadzenie zaproponowało, by w tych kwestiach decyzję podejmowały same państwa i by mogły, nie podając nawet przyczyny, nie wyrazić zgody na wykonywanie lotu na danej trasie przez obcy samolot.

[522] I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi…,* s. 78-79.
[523] *Ibidem*, s. 93-94.
[524] S. Zajas, *Organizacja Międzynarodowego…,* s. 57.

W trakcie trwania konferencji omawiano także kabotaż, szóstą wolność i sposoby rozwiązywania sporów[525].

Czwarta sesja Zgromadzenia ICAO zakończyła się podjęciem decyzji, na mocy której stała siedziba ICAO została ulokowana w kanadyjskim Montrealu. Umowę w tej sprawie podpisano 14 kwietnia 1951 r. - z ramienia ICAO dokonał tego E. Warner, a z ramienia rządu Kanady L. B. Pearson – sekretarz stanu do spraw zagranicznych. Dokument miał zbliżony charakter do umowy o przywilejach i immunitetach, która została podpisana przez ONZ i regulowała różne zwolnienia oraz immunitety, przyznane tej organizacji i jej przedstawicielom. Na jej mocy organizacji nadano osobowość prawną i umożliwiono jej nabywanie własności, wszczynanie postępowań sądowych i zawieranie kontraktów. Dawała ona także ICAO podobny immunitet, jaki przysługiwał rządom obcych państw. Dla wszystkich przedstawicieli ICAO, a także ich rodzin, usunięto ograniczenia migracyjne. Dodatkowo zostali oni zwolnieni z aresztowania oraz zatrzymania, a także zwolnieni z federalnego podatku dochodowego, czy innych podatków. Powyższe działania miały służyć niezależnemu wykonywaniu funkcji związanych z Organizacją[526].

Pierwszą konwencją lotniczego prawa karnego, stworzoną pod egidą ICAO, była podpisana 14 września 1963 r. w Tokio Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych. Jak zauważa M. Polkowska „Konwencję, z zastrzeżeniem rozdziału III, stosuje się do przestępstw lub czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w umawiającym się państwie w czasie, gdy statek ten znajduje się w locie na terytorium państwa, nad powierzchnią otwartego morza lub obszaru leżącego poza terytorium jakiegokolwiek państwa, nie stosuje się jej zaś do samolotów wojskowych, celnych lub policyjnych. Zgodnie z art. 3 państwo, w którym zarejestrowano statek powietrzny, jest właściwe do wykonywania jurysdykcji w sprawach o przestępstwa i czyny, popełnione na pokładzie”[527].

ICAO wielokrotnie podejmowała próby, mające na celu zliberalizowanie regulacji międzynarodowych, które rządziły międzynarodową żeglugą powietrzną. W tym celu, w 1977 r., pod patronatem ICAO zwołano Specjalną Konferencję Transportu Lotniczego. Za tendencjami liberalnymi opowiadały się m.in. Stany Zjednoczone. Przeciwstawiała się temu większość delegacji, uczestniczących w konferencji. Niestety, kompromisowe propozycje nie

[525] M. Polkowska, *Podstawy prawne…,* s. 183.
[526] D. MacKenzie, *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto 2010, s. 133.
[527] M. Polkowska, *Prace ICAO nad modernizacją systemu odpowiedzialności karnej w lotnictwie cywilnym* [w:] E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 43-44.

otrzymały wystarczającego poparcia. Pomimo tego, końcowym wynikiem konferencji był m.in. pakiet nieskoordynowanych ze sobą zaleceń. Następne konferencje miały miejsce w 1980 i 1984 r. i ponownie nie przyniosły żadnych prawnych rezultatów – poza większym poparciem dla koncepcji liberalnych[528]. Trzecia i czwarta konferencja (1985 i 1994 r.) zakończyły się praktycznie identycznym efektem. W trakcie ostatniej, zorganizowanej pn. „Regulacja międzynarodowego transportu lotniczego – Teraźniejszość i Przyszłość", przeprowadzono dodatkowo analizy, w których udział wzięli eksperci *Study Group of Experts on Future Regulatory Arrangements*. Przedmiotem badań były próby zdefiniowania wszystkich aspektów, powiązanych z ekonomicznymi regulacjami międzynarodowego transportu lotniczego. Ostatecznie przyjęto osiem zagadnień, które w przyszłości miały być przedmiotem kolejnych spotkań. W trakcie 32. sesji Zgromadzenia ICAO, odbywającej się we wrześniu 2001 r. w Montrealu, uchwalono Rezolucję A32-17. Zgodnie z nią, taryfy i opłaty dotyczące międzynarodowego transportu lotniczego, miały być ustalane w uczciwy i rozsądny sposób po to, by promować rozwój usług lotniczych. Dodatkowo podkreślono, iż obowiązkiem spoczywającym na państwach będzie przestrzeganie zasad ustalania tych stawek, uwzględniając rolę Rady ICAO w kwestii rewizji mechanizmów ustanawiania taryf oraz zasad ich stosowania w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego[529].

Mandat ICAO w zakresie zapewniania bezpieczeństwa mierzy się aktualnie z dużą ekspansją międzynarodowej społeczności lotnictwa cywilnego, która liberalizuje przemysł transportu lotniczego, poprzez wprowadzanie nowych technologii , a także z istniejącymi już i nowymi zagrożeniami, do których należą m.in. ataki terrorystyczne. ICAO, będąc międzynarodową organizacją lotnictwa cywilnego, musi odgrywać więc bardziej aktywną rolę w zakresie zapewniania bezpieczeństwa lotniczego. Krokiem, dzięki któremu można to osiągnąć, są m.in. działania quasi-legislacyjne, wzmocnienie funkcji tej organizacji oraz konsekwentne „rządy prawa" (*rule of law*)[530].

Ponad 70 lat po zakończeniu Międzynarodowej Konferencji Lotniczej w Chicago blisko trzykrotnie potroiła się liczba podmiotów, które mają obecnie dostęp do przestrzeni powietrznej. Z pewnością wpływ na to ma również aktualna liczba stron Konwencji chicagowskiej, czyli członków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która wynosi 193 kraje. ICAO funkcjonuje jako wyspecjalizowana agencja ONZ. Podstawowe cele i zadania ICAO, zawarte w Konwencji, pozostają niezmienione. Należą do nich „rozwój

[528] K. Myszona, *Status prawny…,* s. 48.
[529] A. Kunert-Diallo, *Dostęp do rynku…,* s. 108.
[530] L. Łukaszuk, *Lotnictwo międzynarodowe…,* s. 85.

zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego"[531]. ICAO dokonała podziału swoich aktualnych celów strategicznych do 2030 r. na pięć obszarów. Należą do nich: I - bezpieczeństwo; II - zdolność i efektywność żeglugi powietrznej; III - bezpieczeństwo i ułatwienia; IV - rozwój gospodarczy transportu lotniczego; V - ochrona środowiska[532].

Znacząca 41. sesja Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego miała miejsce dniach 27 września - 7 października 2022 r. Sesja zwiastowała zarazem 75. rocznicę powstania Komitetu Prawnego ICAO oraz podkreślała jego osiągnięcia w zakresie inicjowania prac co do kwestii prawnych. Ich wagę formalnie uznała przyjęta przez Zgromadzenie uchwała. Dodatkowo Zgromadzenie podjęło decyzję o przyjęciu dwóch nowych rezolucji tj. A 41-1: Naruszenie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przez Republikę Białorusi oraz A 41-2: Naruszenie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przez Federację Rosyjską i A41-3: Niezapowiedziane wystrzelenie rakiet przez Demokratyczną Republikę Ludowo-Demokratyczną Korei. Dotyczyły one obecnych zagadnień prawnych, z którymi zmaga się międzynarodowe lotnictwo cywilne, a które zarazem na nie wpływają. Podkreślono także potrzebę przyjrzenia się roli, jaką ICAO może sprawować w zakresie zwiększenia zdolności państw do efektywniejszego przestrzegania Konwencji chicagowskiej oraz jej załączników i przepisów. W trakcie Zgromadzenia podjęto dodatkowo dyskusję w zakresie suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną i stosowaniu Konwencji chicagowskiej w trakcie trwania wojny, czy stanu wyjątkowego oraz jurysdykcji ICAO w kwestii niezapowiedzianych działań wojskowych, co wprost nawiązywało do rosyjskiej inwazji w Ukrainie[533].

2.5.4. Uprawnienia ICAO w dziedzinie unifikacji norm międzynarodowych

Zasadniczym celem, dla którego przyjęto Konwencję chicagowską, a także powołano Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, było dążenie do ujednolicenia norm, a także samego postępowania w kwestiach bezpieczeństwa, regularności oraz sprawności żeglugi powietrznej. Służą temu m.in. uchwalane przez Radę Organizacji międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania. Są one podstawą dla krajowych rozwiązań prawnych poszczególnych państw członkowskich ICAO, a także wskazują kierunki dalszego rozwoju

[531] I. Kraśnicka, *The International…,* s. 222.
[532] https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/Strategic-Objectives.aspx (dostęp: 18.03.2023 r.).
[533] R. Abeyratne, *Outcome of the 41st Session of the ICAO Assembly: Some Legal Issues*, „Air and Space Law" 2023, t. 48, nr 1, s. 23.

międzynarodowego prawa lotniczego np. w obszarze bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. W ramach obowiązku współpracy z organizacją, przyjętego w Konwencji chicagowskiej, uchwały Zgromadzenia i Rady konstruują wyraźne nakazy dla państw członkowskich, których celem jest jak najpełniejsza realizacja międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania (głównie w interesie bezpieczeństwa oraz regularności i sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej)[534].

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego była pierwszą międzynarodową strukturą, której udało się doprowadzić do szerokiego ujednolicenia norm i metod postępowania w kwestiach, które mają podstawowe znaczenie dla rozwoju prawa międzynarodowej żeglugi powietrznej. Treść tych pojęć bywa różna. Normy wskazują wymagania, które są uznane za niezbędne dla bezpieczeństwa, czy też regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej. Z kolei zalecane metody postępowania swoim zakresem obejmują określenia, których jednolite stosowanie jest uznawane za pożądane ze względu na bezpieczeństwo, regularność lub sprawność międzynarodowej żeglugi powietrznej. Kraje, które nie mogą zastosować się do wskazanych w normie wymagań, mają obowiązek zawiadomić o tym fakcie Radę. Z kolei obowiązek taki nie powstaje w zakresie zaleconych metod postępowania, jednakże w dotychczasowej praktyce Rada wielokrotnie apelowała do państw członkowskich o notyfikowanie występujących w tym zakresie odchyleń, szczególnie w przypadku, gdy ich znajomość mogła mieć znaczenie w zakresie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej[535].

Zgodnie z art. 54 pkt 1 Konwencji, do obowiązkowych zadań Rady należy przyjmowanie „międzynarodowych norm i zaleconych metod postępowania", które uchwalane są w ramach Załączników do Konwencji, co uznawane jest za wykonywanie prawotwórstwa przez Radę. Kompetencje zawarte w art. 54 pkt 1 dodatkowo umacnia art. 37 Konwencji z Chicago, nakładający na kraje członkowskie obowiązek współpracy w zakresie zapewnienia najpełniejszego ujednolicenia przepisów, norm oraz zasad postępowania, których celem jest ułatwienie żeglugi powietrznej. Dodatkowo art. 37 Konwencji chicagowskiej wskazuje przedmiotowy zakres prawotwórstwa, który wykonuje Rada, określając dwanaście dziedzin, w ramach których organ ten ma uprawnienia do stanowienia norm i zaleconych metod działania. W ten sposób spełniony zostaje więc jeden z głównych wymogów w zakresie realizacji kompetencji prawotwórczych, stanowiący wyraźne statutowe

[534] E. Dynia, *Rola ICAO w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej* [w:] E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 8-9.
[535] M. Paszkowski, *Uprawnienia ICAO w dziedzinie unifikacji międzynarodowych norm i metod postępowania*, „Sprawy Międzynarodowe" 1970, nr 12, s. 63.

upoważnienie do wykonywania powyższych kompetencji[536]. Do tych dziedzin, zgodnie z art. 37, należą „zalecone metody i zasady postępowania, odnoszące się do: a) systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, łącznie ze znakowaniem naziemnym; b) cech charakterystycznych portów lotniczych i pól wzlotów; c) reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego; d) wydawania licencji personelowi eksploatacyjnemu i mechanicznemu; e) zdatności statków powietrznych do lotu; f) rejestracji i identyfikacji statków powietrznych; g) gromadzenia i wymiany informacji meteorologicznych; h) ksiąg pokładowych; i) map i planów lotniczych; j) formalności celnych i imigracyjnych; k) statków powietrznych w niebezpieczeństwie i dochodzeń w sprawie wypadków oraz do wszelkich innych zagadnień, związanych z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać”[537].

Aktualnie Konwencja chicagowska posiada aż 19 Załączników. T. Balcerzak i K. Brzeska wskazują, że „rozpoczynając od Załącznika pierwszego, są one zatytułowane: licencjonowanie personelu, przepisy ruchu lotniczego, służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, mapy lotnicze, jednostki miar do wykorzystywania podczas operacji powietrznych i naziemnych, eksploatacja statków powietrznych, znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne, zdatność do lotu statków powietrznych, ułatwienia, łączność lotnicza, służby ruchu lotniczego, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów, lotniska, ochrona środowiska, ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji, bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, zarządzanie bezpieczeństwem”[538].

Natomiast art. 90 Konwencji wskazuje, że przyjęcie przez Radę ICAO standardów, czy też zaleconych praktyk, opracowywanych przez Komisję w formie Załączników do Konwencji ma na celu wprowadzenie dalszych ułatwień w ramach obrotu lotniczego i – co ważne - wymaga uchwały co najmniej dwóch trzecich członków Rady, podjętej na zwołanym specjalnie w tym celu zebraniu. Następnie zmiany są przedkładane państwom i – jeśli większość z nich nie wniesie w Radzie swojego sprzeciwu - wchodzą one w życie w terminie 3 miesięcy. Konwencja chicagowska wskazuje jednak na możliwość uchylenia się państwa od stosowania tych standardów, które Rada ICAO wprowadza do Konwencji. Jak zauważa bowiem art. 38 „Każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod

[536] N. Buchowska, *Wykonywanie kompetencji prawotwórczych przez organizacje międzynarodowe w ramach systemu contracting out*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2008, nr 4, s. 30.
[537] Art. 37 Konwencji [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe..,* s. 312-313.
[538] T. Balcerzak, K. Brzeska, *The impact of reporting on aviation safety*, „Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica” 2019, nr 36, s.72.

każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe"[539]. Obowiązkiem Rady w takim przypadku jest niezwłoczne powiadomienie innych krajów o różnicach, które istnieją pomiędzy normami międzynarodowymi a praktyką krajową, stosowaną w tych kwestiach przez dane państwo[540].

Należy także dodać, że co prawda Rada odpowiedzialna jest za ustalanie szczegółowych przepisów wykonawczych do Konwencji chicagowskiej w formie Załączników, ale dokonuje tego na podstawie prac konkretnych komisji i komitetów, tj. Komisji Żeglugi Powietrznej, Komitetu Transportu Lotniczego, Komitetu Utrzymania Połączonych Służb Ruchu Lotniczego, Komitetu Finansowego, Komitetu Zapobiegania Aktom Bezprawnej Ingerencji, Komitetu Współpracy Technicznej, czy Komitetu Zasobów Ludzkich[541]. Wzory i zalecenia ujęte w Załącznikach są wdrażane do prawa krajowego państw członkowskich Konwencji. Jednak brak definicji Załącznika powoduje pewne niejasności i niespójności w kwestii charakteru prawnego tych dokumentów. Należy również podkreślić, że Załączniki do Konwencji z Chicago nie posiadają charakteru obligatoryjnego, jednak pomimo to odgrywają one kluczową rolę w zakresie podnoszenia stanu bezpieczeństwa, czy też sprawności międzynarodowej lotnictwa cywilnego, szczególnie, że odchylenia od nich pojawiają się stosunkowo rzadko[542]. Jedynie w przypadku zasad stosowanych do przestrzeni powietrznej nad morzem otwartym standardy, które przyjmowane są przez Radę, mają charakter obowiązkowy dla wszystkich krajów bez wyjątku. Należy zauważyć, że jest to zarazem jedyny przypadek, w którym ciało wykonawcze organizacji międzynarodowej posiada upoważnienie do tworzenia prawa, które swoim zasięgiem obejmuje ok. 72% powierzchni ziemi. Wspominane międzynarodowe standardy oraz zalecane praktyki przyjmowane są większością 2/3 głosów wszystkich członków Rady (tj. 24 głosy

[539] Art. 38 [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe…,* s. 313.
[540] J. Nawrot, *Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego w praktyce polskiej*, „Prawo Morskie" 2013, t. XXIX, s. 75.
[541] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 46-47.
[542] M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje…,* s. 22.

z 36). Międzynarodowe standardy i zalecane praktyki obowiązują, o ile zostaną zaakceptowane przez większość krajów członkowskich. Jednak należy podkreślić, że w dotychczasowej historii ICAO kolektywne weto nie miało jeszcze nigdy miejsca. Dzieje się tak, ponieważ przyjęcie oraz zmiana standardów zawsze jest poprzedzona intensywnymi konsultacjami i dialogiem, prowadzonymi na regionalnych spotkaniach z państwami. Same konsultacje odbywają się zaś za pomocą pism oraz kwestionariuszy. Prowadzi je Komisja Żeglugi Powietrznej albo sama Rada[543].

Poza pracami w zakresie zmian Konwencji chicagowskiej, ICAO przygotowuje też zarówno projekty nowych konwencji lotniczych, jak i protokoły do nich. Z racji tego, że priorytetem w działaniach ICAO jest przede wszystkim bezpieczeństwo ruchu lotniczego (zarówno techniczne, jak i operacyjne), a także transportu lotniczego tj. pasażerów i ich bagaży, czy cargo oraz poczty (w późniejszym czasie uzupełnione celami, które zapewniały bezpieczeństwo lotu przed bezprawnym atakiem przeciwko lotnictwu cywilnemu), to jednak istotnym elementem międzynarodowych norm lotniczych są głównie umowy międzynarodowe w zakresie zwalczania przestępstw popełnianych na statkach powietrznych, a także w stosunku do statków powietrznych i infrastruktury lotniczej. Pod egidą ICAO przyjęto także szereg globalnych norm i zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotów, czy też zapobiegania oraz zwalczania terroryzmu lotniczego[544].

Przyjmowane przez Radę ICAO międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania pełnią także ważną rolę w procesie sukcesywnego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i regularności oraz sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej. Dziś trudno byłoby sobie wyobrazić rozwój globalnej żeglugi bez obowiązywania tych dokumentów. O tym, że działalność organizacji w tym aspekcie odpowiada aktualnym potrzebom współpracy międzynarodowej, najlepiej świadczy fakt, iż przyjmowane przez nią normy i metody postępowania są na ten moment powszechnie przestrzegane przez państwa członkowskie, zaś zastrzeżenia do norm międzynarodowych pojawiają się niezwykle rzadko i nie dotyczą one spraw zasadniczych. Widoczna przy tym jest także wyraźna tendencja do stosowania tych norm nie tylko przez członków ICAO, ale co ważne – przez wszystkie państwa [545].

ICAO to organizacja międzynarodowa o znaczącym wpływie na tworzenie lotniczych organizacji regionalnych, rozwój międzynarodowego prawa lotniczego, czy tworzenie

[543] M. Polkowska, *Dyplomacja w przestrzeni…,* s. 100.
[544] E. Dynia, *Konwencja chicagowska…,* s. 23.
[545] M. Paszkowski, *Uprawnienia ICAO…,* s. 70.

podstaw prawa kosmicznego[546]. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń ICAO należy zauważyć, że organizacja ta jako agenda ONZ, która odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa w sferze lotnictwa cywilnego, w swojej dotychczasowej praktyce może pochwalić się dość dużym sukcesem w zakresie osiągania konsensusu, w tym również komercyjnego, między państwami, które wprowadzają zasady *safety* i *security*, będące standardami dla rozwoju lotnictwa[547].

2.5.5. System tokijsko-hasko-montrealski

Zamachy na środki transportu nie są wcale zjawiskiem nowym. W przeszłości przyjmowały one różne formy (m.in. napady na podróżnych, akty rozbojów na drogach, akty piractwa na morzach), podobnie jak różne były motywy, które kierowały sprawcami tych zamachów. W znacznej części tych przypadków chodziło przede wszystkim o rabunek przewożonego towaru lub też rzeczy, które należały do podróżnych. Zdarzały się także przypadki uprowadzeń w celu uzyskania okupu. Jednak nie zawsze u ich podłoża znajdowały się motywy ekonomiczne, czy też osobiste – często były to m.in. przyczyny polityczne, ideologiczne, a także religijne. Ich celem było głównie wywołanie stanu zastraszenia lub sterroryzowanie społeczeństwa, albo zmuszenie władz do danego działania lub zaniechania konkretnych działań. W miarę rozwoju techniki poszerzeniu uległa – co oczywiste - lista środków transportu, które były celem zamachów (pierwotnie m.in. pociągi i samochody). Po pewnym czasie objęła ona także środki transportu powietrznego[548].

Z racji tego – obok Systemu chicagowskiego i Systemu warszawskiego – należy wymienić również system konwencji międzynarodowych, które zawarte zostały pod egidą ICAO i normowały zagadnienia z zakresu i z pogranicza prawa karnego w kwestii lotnictwa. Co ważne, zostały one niemal powszechnie przyjęte przez kraje uczestniczące w międzynarodowym lotnictwie cywilnym[549]. Stanowiły również odpowiedź społeczności międzynarodowej na coraz częstsze czyny bezprawne, zwłaszcza mające miejsce na statkach

[546] L. Łukaszuk, *Współczesne lotnictwo i prawo lotnicze w procesie przemian (wybrane zagadnienia)* [w:] E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 26-27.
[547] M. Polkowska, *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako platforma dla współpracy państw w zakresie wykorzystywania kosmosu* [w:] E. Dynia, L. Brodowski (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017, s. 162.
[548] M. Marcinko, *Wybrane aspekty walki z terroryzmem w prawie międzynarodowym*, Dęblin 2008, s. 211.
[549] Prof. M. Żylicz mianem lotniczego prawa karnego określał normy prawne dotyczące ścigania i karania przestępstw oraz wykroczeń, które są związane z działalnością lotniczą. Zob. P. Szarama, *Krajowe lotnicze prawo karne a normy prawa międzynarodowego* [w:] A. Konert (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*, Warszawa 2015, s. 121.

powietrznych oraz w stosunku do nich, czy też infrastruktury lotniczej, określane mianem aktów terroryzmu. Razem z Załącznikiem 17 Konwencji chicagowskiej, dotyczącym ochrony lotnictwa, spowodowały one zahamowanie wzrostu liczby ataków, które zagrażały bezpieczeństwu statków powietrznych i osób obecnych na ich pokładzie oraz całemu otoczeniu – przynajmniej do czasu zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. w USA. Na wspomniany system składają się umowy międzynarodowe, które formalnie są od siebie odrębne, pomimo tego uzupełniają się i odnoszą się do pokrewnych zagadnień[550].

Niezależnie od funkcji prewencyjnych, podstawowym celem lotniczego prawa karnego jest ściganie oraz karanie sprawców przestępstw, czy też wykroczeń dotyczących działalności lotniczej. Wśród wartości chronionych w ramach tej gałęzi prawa wymienia się bezpieczeństwo i porządek żeglugi powietrznej, suwerenność powietrzną państwa oraz życie, zdrowie i mienie osób. Zatem odpowiadający im katalog celów, które przypisywane są lotniczemu prawu karnemu, wykracza poza ochronę przed bezprawnymi aktami, które skierowane są przeciwko lotnictwu cywilnemu[551].

Przestępstwo terroryzmu w świetle prawa międzynarodowego stanowi czyn zabroniony i z samej swej istoty jest poważnym zagrożeniem dla współczesnego świata. Jednak do tej pory na gruncie tego prawa nie wypracowano uniwersalnej definicji tego pojęcia, a jej brak jest poważnym problemem w walce z tym przestępstwem międzynarodowym. Jak zauważa M. Madej „dopóki nie ma powszechnej i usankcjonowanej w formie obowiązującej umowy międzynarodowej zgody co do tego, czym jest terroryzm, dopóty nie można jednoznacznie określić, jakie działania należy uznać za nielegalne i zwalczać"[552]. Terroryzmem określa się zazwyczaj akt przemocy zaplanowany w ten sposób, aby zwrócić uwagę i zdobyć odpowiedni rozgłos w celu przekazania konkretnego przesłania[553]. Definiowane jest ono również jako działalność zazwyczaj małych ekstremistycznych ugrupowań, które poprzez zabójstwa, grożenie śmiercią, mordy polityczne, porwania zakładników, uprowadzenia samolotów i inne podobne środki, potępiane przez społeczność międzynarodową, próbują zwrócić uwagę opinii publicznej na swoje żądania,

[550] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…,* s. 90.
[551] J. Walulik, *Pekińska reforma lotniczego prawa karnego – geneza, istota, rekomendacje*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013, z. 3, s. 36.
[552] S. Kubas, *Zagrożenie terrorystyczne swobody przepływu osób w przestrzeni powietrznej* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018, s. 27-28.
[553] T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 21.

prezentowane hasła lub też wymusić na rządach konkretnych państw, na terytorium których działają, pewne ustępstwa lub korzystne dla siebie świadczenia[554].

Po pewnym czasie wykształciło się także pojęcie terroryzmu lotniczego. Najczęściej określa się nim wszelkie bezprawne akty, które skierowane są przeciwko żegludze powietrznej, a także jej bezpieczeństwu. Terroryzm lotniczy niewątpliwie stanowi zagrożenie o skali globalnej, będące jednocześnie patologią społeczności międzynarodowej. Pomimo podejmowanych działań w dalszym ciągu nie udało się go zupełnie wyeliminować. Kraje za pomocą różnego rodzaju działań prawnych i pozaprawnych dążą do tego, aby tak się jednak stało[555]. Zjawisko to w dalszym ciągu nie jest jednoznacznie zdefiniowane, ponieważ jego wielowymiarowości i ciągły rozwój na to nie pozwalają. Zdaniem Z. Galickiego „terroryzm lotniczy to akty terroryzmu międzynarodowego, które zagrażają bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej". Z kolei J. Gotowała klasyfikuje najczęściej występujące działania terrorystów i zalicza do nich: uprowadzenie samolotów wraz z pasażerami, którzy są uznawani za zakładników; przekazanie ultimatum z pokładu uprowadzonego statku powietrznego do rządu konkretnego kraju albo jednocześnie kilku krajów; ultymatywne żądania wysuwane zaraz po wylądowaniu samolotu na wskazanym przez terrorystów lotnisku; wysadzenie statku powietrznego w powietrzu; a także wykorzystanie samolotu z pasażerami na pokładzie, jako pocisku sterowanego, który trafia w obiekty publiczne, wskazane przez terrorystów[556].

Pod egidą ICAO powstało również kilka konwencji, które służą przyjęciu zharmonizowanych działań, dotyczących ochrony przed bezprawnymi czynami i atakami terrorystycznymi, kierowanych w bezpieczeństwo podróży statkami powietrznymi. Wspomniane konwencje tworzą tzw. system tokijsko-hasko-montrealski[557].

Najstarszą w omawianym systemie międzynarodowego lotniczego prawa karnego jest Konwencja tokijska. Umowa ta reguluje kwestie jurysdykcji, uprawnień dowódcy statku powietrznego, jak również zasady postępowania organów państwowych w przypadku czynów dokonanych na pokładzie oraz w sytuacji uprowadzenia statku powietrznego. Nie ustala ona jednak obowiązku karania przestępców. Jego brak, jak i lakoniczne ujęcie kwestii

[554] A. K. Siadkowski, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011, s. 10.
[555] E. Jasiuk, *Bezpieczeństwo lotnictwa i podróży lotniczych w czasach zagrożenia terroryzmem* [w:] S. Bębas (red.), *Oblicza patologii społecznych*, Radom 2011, s. 378-379.
[556] A. Fortońska, *Terroryzm lotniczy – zarys problematyki* [w:] E. Dynia, D. Kuźniar-Kwiatek (red.), *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016, s. 22.
[557] G. Zając, *Międzynarodowy wymiar prawno-funkcjonalny bezpieczeństwa transportu powietrznego* [w:] E. Dynia (red.), *Prawo lotnicze i technologie*, Rzeszów 2015, s. 80.

bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym powoduje, że jest ona najsłabiej przystosowana do wyzwań dzisiejszego świata[558]. Konwencja tokijska została podpisana 14 września 1963 r., weszła w życie jednak dopiero sześć lat później – tj. 4 grudnia 1969 r. Ten długi, ponad 6-letni okres był wynikiem późnej ratyfikacji przez ostatnie, z wymaganej minimalnej liczby 12 ratyfikujących państw[559]. Z kolei inne źródła wskazują jako przyczynę wprowadzenia Konwencji na drastyczny wzrost przypadków uprowadzeń statków powietrznych. Polska podpisała Konwencję w dniu 17 czerwca 1971 r.[560]

Wskazuje się, że początkiem światowej historii uprowadzeń samolotów były lata trzydzieste XX w., kiedy to w Ameryce Południowej doszło do pierwszego przypadku tego rodzaju czynu tj. porwania samolotu przez peruwiańskich rewolucjonistów w 1930 r. Z kolei pierwszym powojennym bezprawnym zawładnięciem statkiem powietrznym poprzez groźbę lub przemoc (*hijacking*) był przypadek z Macao z 1948 r. Po tych wydarzeniach, uprowadzenie statków powietrznych stało się coraz bardziej powszechnym zjawiskiem, towarzyszącym z różnym natężeniem funkcjonowaniu lotnictwa cywilnego. Przykładowo w latach od 1948 r. do 1966 r. odnotowywano 2-3 tego typu przypadki rocznie – łącznie 47 porwań samolotów. Następnie, od 1967 r., proces ten nasilił się tak znacznie, iż zaczęto mówić o „eskalacji działań godzących w bezpieczeństwo w ruchu lotniczym". Tylko w 1967 r. odnotowano 15 przypadków porwań samolotów, rok później było ich 30, a w 1969 r. porwano aż 80 samolotów należących łącznie do 37 państw, na pokładzie których znajdowało się 5126 pasażerów 83 narodowości – skutkiem tych działań była śmierć 6 osób, zaś 34 pasażerów odniosło rany. W okresie od 1969 do 1994 r. miało miejsce ponad 500 przypadków uprowadzeń samolotów, na pokładzie których znajdowało się około 30 tys. pasażerów[561].

Konwencja tokijska nie zawierała definicji międzynarodowego przestępstwa zawładnięcia statkiem powietrznym. Jedynie w art. 1 wskazano, że ma ona zastosowanie do przestępstw przewidzianych w prawie karnym, a także do czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, narażają lub mogą narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, pasażerów lub mienie, które znajduje się na jego pokładzie oraz do czynów naruszających porządek, a także dyscyplinę na pokładzie. Ogólnym założeniem Konwencji było bowiem zobowiązanie państw-stron do podjęcia konkretnych kroków w stosunku do aktów terroru

[558] B. Nowak, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, „Studia Europejskie –Studies In European Affairs" 2003, nr 3, s. 121.
[559] Proces ratyfikacji Konwencji był dość powolny m.in. ze względu na rywalizację państw zachodnich z ZSRR i jego sojusznikami zob. M. Polkowska, *Prace ICAO…,* s. 44.
[560] A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015, s. 28-29.
[561] M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa…,* s. 27-28.

lotniczego, zaś nieokreślenie samego pojęcia przestępstwa zawładnięcia statkiem powietrznym[562].

Istotnym przepisem Konwencji tokijskiej jest jej art. 3. Stanowi on, że państwo, na terytorium którego zarejestrowano statek powietrzny, jest właściwe do wykonywania jurysdykcji ws. o przestępstwa i czyny popełnione na jego pokładzie. Jak zauważa M. Polkowska „Tak więc wykonywanie jurysdykcji przez państwo stało się nie tylko prawem, lecz również jego obowiązkiem. Konwencja jednakże nie wyklucza jurysdykcji karnej wykonywanej przez jakiekolwiek inne państwo zgodnie z jego prawem wewnętrznym. Konwencja tokijska uściśla więc i uznaje współistnienie jurysdykcji konkurencyjnych. Konwencja wyklucza wyłączność kompetencji terytorialnej państwa. Widać także, iż państwa, przez które przelatuje statek powietrzny, zrzekają się części swojej kompetencji w zakresie jurysdykcji na rzecz państwa rejestracji statku powietrznego, skoro żadne inne państwo nie może praktycznie ingerować w to, co się dzieje na statku powietrznym (art. 3)"[563]. Dodatkowo, w nawiązaniu do wolności przelotu, państwo, które nie jest państwem rejestracji, nie ma prawa do przeszkodzenia w kontynuowaniu lotu przez statek powietrzny, w celu wykonania jurysdykcji karnej w odniesieniu do przestępstwa, które zostało popełnione na jego pokładzie. Do wyjątków należą wypadki, gdy: przestępstwo spowodowało skutek na terytorium tego konkretnego państwa; przestępstwo popełnił obywatela tego państwa albo w odniesieniu do takiego obywatela lub przez osobę, która posiada stałe miejsce zamieszkania w tym państwie; przestępstwo dokonuje naruszenia bezpieczeństwa tego państwa; przestępstwo jest naruszeniem jakichkolwiek reguł lub przepisów, dotyczących lotu albo manewrowania statkiem powietrznym, które obowiązują w tym państwie; a także, gdy niewykonanie tej jurysdykcji jest konieczne, by zapewnić poszanowanie jakiegokolwiek zobowiązania tego państwa, które wynika z wielostronnej umowy międzynarodowej[564]. Dodatkowo Konwencja wprowadziła pierwsze regulacje w kwestii ograniczenia wolności pasażerów. Pozwalała na dokonywanie rewizji bagażu, rewizji osobistych i zezwalała załodze statku powietrznego na prawo do ograniczenia wolności pasażera oraz zastosowania w stosunku do niego środków przymusu, nie dalej niż do punktu lądowania[565].

Jednak Konwencja tokijska w swoich uregulowaniach nie stworzyła obowiązku ekstradycji przez państwa-strony osób, które dokonały, usiłowały albo zamierzały dokonać

[562] T. R. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Wybrane zagadnienia prawa międzynarodowego,* Szczytno 2010, s. 29.
[563] M. Polkowska, *Dyplomacja w przestrzeni…,* s. 112.
[564] A. K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Studium politologiczno-prawne,* Szczytno 2013, s. 120.
[565] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 41.

aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym. Pomimo tego art. 16 przewiduje, że przestępstwa, które zostały popełnione na pokładzie statku powietrznego, posiadającego rejestrację w umawiającym się państwie, powinny być dla przypadków ekstradycji traktowane tak, jak gdyby były one popełnione właśnie na terytorium państwa rejestracji statku. Kwestia ekstradycji została więc sprowadzona do stosownych umów dwustronnych, które nie muszą koniecznie istnieć pomiędzy poszczególnymi stronami Konwencji tokijskiej. Z racji tego pierwsza słabość tego systemu dotyczy niemożności efektywnego karania sprawców „*hijackingu*", gdyż nie istnieje międzynarodowy obowiązk ekstradycji. Do kolejnych zaliczyć należy m.in. brak podstawy bezprawności „*hijackingu*" w prawie międzynarodowym, ponieważ ani Konwencja tokijska, ani pozostałe ówczesne akty prawa międzynarodowego nie wprowadzały definicji zawładnięcia statkiem powietrznym, jako przestępstwa *iuris gentium*. A więc uznanie bezprawności tego konkretnego czynu opierało się nie na samym prawie międzynarodowym, lecz na przepisach wewnętrznych poszczególnych państw[566].

Dodatkowo Konwencja tokijska stwierdza, że statek powietrzny jest uważany za będący w locie „od chwili użycia siły napędowej w celu wystartowania, aż do chwili zakończenia lądowania" (art. 1 ust. 3). Kolejne przepisy w zakresie uprawnień dowódcy statku powietrznego rozbudowują to pojęcie. Art. 5 ust. 2 wskazuje, że dla celów postanowień rozdziału odnoszącego się do uprawnień dowódcy, statek powietrzny będzie uważany za będący w locie od chwili, gdy „załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedne z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania". Dodatkowo Konwencja tokijska stwierdza, że w sytuacji przymusowego lądowania regulacje rozdziału, dotyczące uprawnień dowódcy statku powietrznego, będą miały w dalszym ciągu zastosowanie do wszelkich przestępstw oraz czynów na pokładzie, aż do momentu przejęcia przez odpowiednie władze państwa odpowiedzialności za statek powietrzny, a także osoby i mienie znajdujące się na pokładzie (art. 5 *in fine*)[567].

Konwencja tokijska odegrała istotną rolę w dalszych pracach, zmierzających do znalezienia efektywnych środków prawnych w zakresie uprowadzeń samolotów. Jej regulacje są stosowane do wszystkich przestępstw, które składają się na pojęcie „*hijackingu*" tj. użycie przemocy, ograniczenie swobody osobistej, zagarnięcie mienia itp. Pomimo tego, analizując z perspektywy czasu efekt Konwencji tokijskiej, należy stwierdzić, że gdyby Konwencja

[566] Z. Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „Sprawy Międzynarodowe" 1970, z. 7, s. 115-116.
[567] T. A. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2015, s. 68-69.

została wprowadzona w życie przez znaczną większość państw w momencie poprzedzającym eskalację uprowadzeń samolotów w latach 1967-1970, to potrzeba opracowania nowego aktu, który poświęcony byłby wyłącznie bezprawnemu zawładnięciu statkiem powietrznym, nie byłaby aż tak pilna[568]. Jednak z drugiej strony fakt, że w niedługim czasie po niej powstała kolejna Konwencja haska pozwala na stwierdzenie, iż nawet jak na specyfikę lat 70. Konwencja tokijska oraz jej uregulowania nie były dostatecznie wystarczające[569].

Ze względu na fakt, iż Konwencja z Tokio weszła w życie dopiero w 1969 r., wcześniejsze zwalczanie terroryzmu jedynie na podstawie ustawodawstwa wewnętrznego poszczególnych państw nie stanowiło najlepszego rozwiązania. Wzrost nielegalnych aktów pod koniec lat 60. XX w., których celem było lotnictwo cywilne, spowodował podjęcie działań zmierzających do przyjęcia nowej konwencji, która w bardziej precyzyjny sposób regulowałaby odpowiedzialność w zakresie czynów związanych z bezprawnym zawładnięciem statków powietrznych. Konieczne było więc przedmiotowe opracowanie konwencji, która uznawałaby za przestępstwo czyn bezprawnego zawładnięcia samolotu. Wymaganiom tym miała sprostać uchwalona 16 grudnia 1970 r. w Hadze Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi[570].

Na jej mocy ustanowiono obowiązek surowego karania, a także zasady jurysdykcji i postępowania (m.in. możliwość ekstradycji we wskazanych sytuacjach) mające wykluczyć bezkarność sprawców. Umowa była odpowiedzią na niedostatki poprzedniej Konwencji tokijskiej, która w swoich regulacjach nie stwarzała dla państw-stron obowiązku ekstradycji osób, dokonujących, usiłujących lub zamierzających dokonać aktu bezprawnego zawładnięcia statku powietrznego[571]. Konwencja haska już na samym początku zobowiązuje strony, by zapewniły ochronę interesów użytkownika statku, pasażerów oraz właścicieli ładunków: „Państwa będące Stronami niniejszej Konwencji zważywszy, że bezprawne czyny zawładnięcia statkami powietrznymi w locie lub sprawowania nad nimi kontroli narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, poważnie zagrażają eksploatacji linii lotniczych i podrywają zaufanie Narodów świata do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zważywszy, że czyny takie budzą poważne zaniepokojenie, zważywszy, że aby zapobiec takim czynom, istnieje pilna potrzeba podjęcia właściwych środków zmierzających do karania ich sprawców,

[568] L. Łukasik, *Prawnomiędzynarodowe środki zwalczania terroryzmu powietrznego*, „Sprawy Międzynarodowe" 1973, z. 7-8, s. 127.
[569] B. Nowak, *Akty terroryzmu…,* s. 122.
[570] G. Zając, *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym*, „Sprawy Międzynarodowe" 2011, nr 1-2, s. 110-111.
[571] B. Nowak, *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle Konwencji Haskiej z 1970 r.*, „Studia Europejskie - Studies in European Affairs" 2001, nr 3, s. 129-130.

uzgodniły w niniejszej Konwencji co następuje (…)”[572]. Uznaje ona nie tylko za przestępstwo bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym, ale - co ważne - precyzyjnie określa znamiona tego przestępstwa, wskazując, iż „każda osoba, która na pokładzie statku powietrznego będącego w locie: a) bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym lub przejęcia kontroli nad nim albo też usiłuje popełnić taki czyn, lub b) współdziała z osobą, która popełniła lub usiłuje popełnić takie przestępstwo”[573]. Taka charakterystyka przestępstwa przypomina określenie przyjęte w art. 11 Konwencji tokijskiej. Jednak zostały z niej wyłączone czyny, które polegały na zakłóceniu eksploatacji statku powietrznego. Dodatkowo, w kwestii sposobu dokonania przestępstwa, Konwencja haska, powtarzając za Konwencją tokijską wyrażenia: „przemocą lub groźbą użycia przemocy”, rozszerza je dodatkowo o sformułowanie: „albo przez zastosowanie jakiejkolwiek innej formy zastraszenia”. Uznaje ona też wyraźnie za przestępstwo samo usiłowanie popełnienia jednego z wymienionych czynów, nie powielając za Konwencją tokijską formuły odnoszącej się do dość problematycznej sytuacji, „gdy taki czyn ma zostać popełniony”[574].

Konwencja haska wprowadziła nakaz surowego karania i zasady jurysdykcji, czy postępowania w stosunku do sprawców porwania statków powietrznych. Obliguje ona strony umowy do zapewnienia ochrony interesów użytkowników samolotów, a także pasażerów i właścicieli ładunków. Konwencja jest stosowana w sytuacji, gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego, który jest zarejestrowany albo używany przez podmiot, posiadający przedsiębiorstwo lub miejsce pobytu w państwie-stronie Konwencji. Znajduje również zastosowanie do samolotu lądującego po przestępstwie popełnionym na jego pokładzie na terytorium państwa-strony Konwencji jedynie w przypadku, gdy miejsce odlotu lub faktycznego ukończenia lotu położone są poza terytorium państwa rejestracji lub jeżeli sprawca przestępstwa znalazł się na terytorium państwa innego niż państwo rejestracji samolotu[575]. Konwencja haska w powyższym zakresie nie stanowi w pełni wystarczającego narzędzia do walki z uprowadzeniami samolotów, a złożyły się na to różne przyczyny. W kwestiach jurysdykcji nie zdecydowano się na przyznanie priorytetu państwu rejestracji statku powietrznego. W tym zakresie, władze tego państwa posiadają takie prawo na równi z krajem, na którego terytorium wylądował statek powietrzny ze sprawcą porwania na

[572] Tekst Konwencji [w:] P. Durys, F. Jasiński, *Walka z terroryzmem międzynarodowym. Wybór dokumentów,* Bielsko-Biała 2001, s. 131-136.
[573] *Ibidem*, s. 131.
[574] Z. Galicki, *O zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Sprawy Międzynarodowe” 1971, z. 2, s. 60-61.
[575] E. Jasiuk, *Ogólne publicznoprawne…,* s. 134-135.

pokładzie. Dodatkowo każde państwo-strona Konwencji jest zobowiązane do ścigania i karania przestępcy, znajdującego się na jego terytorium chyba, że podlega on ekstradycji do innego zainteresowanego państwa. W sposób zbliżony do Konwencji tokijskiej, Konwencja haska nakłada na strony obowiązek aresztowania podejrzanego. Problem ekstradycji w dalszym ciągu nie został rozwiązany w sposób wystarczający. Jednak Konwencja może stać się podstawą prawną, na mocy której dojdzie do wydania sprawcy państwu, które zgłasza taki wniosek[576].

W art. 5 ust. 2 Konwencja haska stanowi, że dla celów Konwencji samolot uznawany jest za będący w locie od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone, a wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do momentu, gdy jedne z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania. Jak zauważa T. Aleksandrowicz „określenie to odnosi się do całej Konwencji, a nie – jak w przypadku Konwencji tokijskiej – jedynie do przepisów rozdziału określającego uprawnienia dowódcy statku powietrznego". Identycznie, do całej Konwencji haskiej odnosić się będzie art. 3 ust. 1, który wskazuje, iż w sytuacji przymusowego lądowania „przyjmuje się, że lot trwa nadal, aż do chwili przejęcia przez właściwe władze odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie"[577].

Pomimo pewnych niedoskonałości Konwencja haska wypełniła ówczesną lukę w prawie międzynarodowym. Jednocześnie stała się skutecznym instrumentem do walki z aktami bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi. W dalszym ciągu jednak widoczna pozostała pilna potrzeba poszerzenia efektywnego działania Konwencji tokijskiej, która nie tylko dotyczyła „*hijackingu*", ale również innych przestępstw, czy czynów, które zagrażały bezpieczeństwu statku powietrznego[578]. Konwencja haska w późniejszym czasie doczekała się dwóch uzupełnień, uchwalonych odpowiednio w 1971 r. i 1975 r. w Montrealu[579].

Rok po podpisaniu Konwencji haskiej ponowiono prace w zakresie projektów zwalczania aktów bezprawnej ingerencji, czego wynikiem było ustanowienie przez Komitet Prawny ICAO następnej Konwencji. Konwencja montrealska, podpisana 23 września 1971 r., zawiera definicję czynów, stanowiących podstawę zakresu pojęciowego aktu bezprawnej ingerencji. Art. 1 wskazuje przestępstwa, które stanowią przedmiot tej umowy. Popełnia je każda osoba, która w sposób bezprawny i umyślny: „dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego; niszczy statek powietrzny będący

[576] L. Łukasik, *Terroryzm powietrzny…,* s. 129.
[577] T. A. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy…,* s. 69.
[578] Z. Galicki, *O zwalczaniu bezprawnego…,* s. 67.
[579] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 42.

w służbie; umieszcza lub powoduje umieszczenie urządzeń lub substancji, które mogą statek powietrzny zniszczyć lub spowodować jego zniszczenie; niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne; przekazuje fałszywe informacje, stwarzając zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie. Powyższych przestępstw dokonuje również osoba, usiłująca współdziałać lub współdziałająca z osobą, która popełniła lub usiłuje popełnić takie przestępstwo"[580].

W porównaniu do Konwencji haskiej, w Konwencji montrealskiej brak jest jednolitego wskazania miejsca, w którym popełniane są przestępstwa, stanowiące przedmiot tej umowy. Jak już wspominano, w przypadkach Konwencji haskiej analogiczne czyny dokonywane były jedynie na „pokładzie statku powietrznego w locie". Konwencja montrealska używa tego kryterium jedynie w odniesieniu do czynu wskazanego w art. 1 ust. 1 pkt a, czyli aktu przemocy w stosunku do osoby na pokładzie statku powietrznego w locie. Jak słusznie zauważa Z. Galicki „Zgodnie z art. 2 pkt a Konwencji, podobnie jak w art. 3 par. 1 Konwencji haskiej i w art. 2 par. 2 Projektu londyńskiego, samolot uważany jest za będący w locie od momentu, gdy wszystkie zewnętrzne wyjścia zostały zamknięte po dokonaniu załadunku do chwili, gdy którekolwiek z tych wyjść zostało otwarte dla rozładunku. Brak ograniczenia miejsca popełnienia przestępstwa w odniesieniu do innych czynów należy uznać za zaletę nowej umowy, gdyż oznacza to wzmocnienie jej przepisów w porównaniu z Konwencją haską"[581]. Konwencja dokonywała natomiast rozróżnienia statusu statku „w locie" od „statku w służbie". W ostatnim przypadku chodziło o czas od momentu, gdy personel naziemny lub załoga rozpoczyna przygotowania statku powietrznego do określonego lotu, aż do upływu 24h po każdym lądowaniu (okres służby każdorazowo rozciąga się na czas, w ciągu którego statek jest w locie)[582]. Protokół uzupełniający do Konwencji montrealskiej wprowadził dodatkowo w art. 1 nowy ustęp 1 *bis*, zgodnie z którym: „przestępstwo popełnia każda osoba, która bezprawnie i umyślnie używając jakiegokolwiek narzędzia, substancji lub broni: a) dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne, który to akt powoduje lub może spowodować poważne uszkodzenia ciała lub śmierć tej osoby albo b) niszczy lub poważnie uszkadza urządzenia w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne lub statki powietrzne niebędące w użyciu, a znajdujące się w tym porcie, albo powoduje przerwę w działalności tego portu lotniczego, jeśli czyn taki zagraża lub może

[580] A. K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona…,* s. 124.
[581] Z. Galicki, *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, „Sprawy Międzynarodowe" 1971, z. 12, s. 88.
[582] H. Jafernik, R. Fellner, *Prawo i procedury…,* s. 42.

zagrozić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym"[583]. Konwencja montrealska warunkuje uznanie za przestępstwo ujętych w niej czynów - zarówno aktów przemocy na pokładzie statku powietrznego w locie (art. 1 pkt a), jak również aktów sabotażu lotniczego (art. 1 pkt b-e) - od zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego w locie[584]. Zawarto w niej bliźniaczy, w porównaniu do Konwencji haskiej z 1970 r., zakres stosowania Konwencji. Dodano do niego jednak przypadki, w których przestępstwo zostało popełnione na terytorium innego państwa niż kraj rejestracji statku powietrznego, zaś co do czynów przeciw urządzeniom nawigacyjnym zostało ono ograniczone wymogiem w zakresie wykorzystania tych urządzeń w międzynarodowej żegludze powietrznej. W porównaniu do Konwencji haskiej z 1970 r. poszerzono obowiązek ustanowienia jurysdykcji o państwo, na terytorium którego zostało popełnione przestępstwo. Z kolei kwestię jurysdykcji uniwersalnej oraz ekstradycji uregulowano tak, jak w Konwencji haskiej z 1970 r.[585] Zadaniem uzupełniającego Protokołu montrealskiego jest przede wszystkim zapewnienie ochrony dla pasażerów wobec aktów przemocy, dochodzących na terenie lotnisk za pomocą dodania stosownych przepisów do Konwencji[586].

Konwencja montrealska, w podobnym tonie jak Konwencja haska, wskazuje na możliwość zbiegu kompetencji jurysdykcyjnych, a także na zasadę uniwersalności ścigania sprawców w zakresie aktów terroryzmu lotniczego. Państwa-strony muszą podjąć niezbędne środki, by ustanowić jurysdykcję w stosunku do przestępstw popełnionych w lotnictwie cywilnym. Jak zauważa B. Nowak: „Jurysdykcję w tym przypadku posiada: 1) państwo rejestracji statku, przeciwko któremu lub na pokładzie którego popełniono przestępstwo, 2) państwo lądowania statku, na terytorium którego ląduje samolot z domniemanym sprawcą przestępstwa, 3) państwo, w którym, w przypadku wydzierżawienia statku bez załogi, posiada główną siedzibę swego przedsiębiorstwa lub miejsce stałego pobytu osoba eksploatująca statek, przeciwko któremu lub na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione, 4) państwo, na którego terytorium dane przestępstwo zostało popełnione. Konwencja nie rozstrzyga sprawy pierwszeństwa w przypadku zbiegu kompetencji państw"[587].

Wymienione powyżej Konwencje łącznie tworzą system tokijsko-hasko-montrealski, który pomimo tego, że jest efektem ewolucji, a także poszerza swój zakres o następne przestępstwa oraz na kategorię statków powietrznych w służbie i na porty lotnicze, to jednak

[583] T. R. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu…,* s. 32
[584] *Ibidem…,* s. 32.
[585] J. Waliluk, *Pekińska reforma…*, s. 40.
[586] M. Osiecki, *Zamachy na port lotniczy w Brukseli – prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny" 2017, nr 2, s. 67.
[587] B. Nowak, *Akty terroryzmu…,* s. 132.

posiada pewne cechy wspólne, które pozostają niezmienne. Po pierwsze, jego celem jest ochrona lotnictwa cywilnego. Podkreślono to poprzez wyłączenie z jego działania statków powietrznych wojskowych, celnych i policyjnych. Co więcej, system ten stawia wśród swoich priorytetów na jak najszybsze przywrócenie lub utrzymanie kontroli dowódcy nad statkiem powietrznym. Wskazuje również na poddanie sprawcy postępowaniu karnemu albo ekstradycji, a także wprowadzenie obowiązku raportowania środków podjętych zarówno wobec statku powietrznego oraz wobec sprawcy do ICAO. Państwa-strony Konwencji są zobligowane do jak najszybszego przywrócenia kontynuowania lotu, a przestępcy powinni być traktowani zgodnie z zasadą *aut dedere aut iudicare,* która nakazuje wydać albo osądzić sprawcę i z racji tego dla zwalczania terroryzmu lotniczego ważne są wszystkie umowy międzynarodowe o ekstradycji[588]. Należy zauważyć, że w ciągu kilkudziesięciu lat funkcjonowania systemu tokijsko-hasko-montrealskiego doszło do zmian zagrożeń bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Również przestępcy zmienili swoje sposoby działania, wykorzystując nowe możliwości techniczne. Podejście do terroryzmu lotniczego diametralnie zmieniło się po atakach z 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych, kiedy pokazał on swoje, całkiem nowe - nieznane dotąd - oblicze. Na skutek tego ICAO podjęło w 2001 r. konkretne działania w zakresie rewizji obowiązującego prawa. Zakończyły się one przyjęciem 10 września 2010 r., w trakcie konferencji odbywającej się w Pekinie, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących lotnictwa cywilnego, a także Protokołu dodatkowego do Konwencji haskiej z 1970 r.[589] Wspomniane dokumenty tworzą łącznie nowy katalog przestępstw międzynarodowych, który obejmuje m.in. organizowanie, pomaganie, kierowanie w bezprawnej ingerencji w lotnictwo cywilne, czy też tworzenie organizacji przestępczej, która ma na celu popełnianie wspominanych aktów[590].

2.6. Podsumowanie

Podsumowując rozważania rozdziału drugiego, należy wskazać, że o ile problematyka statusu przestrzeni powietrznej od dawna była przedmiotem zainteresowania prawa, dziś nie ulega już wątpliwości, że przestrzeń powietrzna stanowi integralną część terytorium lądowego i wodnego, nad którym się znajduje. Dodatkowo podlega ona wyłącznej i zupełnej władzy państwa oraz jego suwerenności terytorialnej. Fakt ten potwierdzają dotychczasowe

[588] M. Matusiak, *Terroryzm lotniczy w świetle konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych*, „Studia Bezpieczeństwa Narodowego" 2019, nr 1, s. 311-312.
[589] E. Dynia, *Konwencja chicagowska…,* s. 23-24.
[590] A. Kogut, *Terroryzm lotniczy…,* s. 110.

zawarte w tym zakresie umowy międzynarodowe, w tym Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną z 1919 r. w Paryżu, Konwencja madrycka z 1926 r., Konwencja hawańska z 1928 r., a przede wszystkim Konwencja chicagowska z 1944 r. Warto podkreślić, że uznanie suwerenności państwa w jego obszarze powietrznym jest normą powszechnego prawa międzynarodowego, niezależną od tego, czy państwo jest stroną powyższych umów międzynarodowych.

Zgodnie z zasadą zwierzchnictwa terytorialnego nad przestrzenią powietrzną, państwo może w jej granicach ustanawiać odpowiadający mu ustrój prawny. Konsekwencją tego jest prawo każdego państwa do dopuszczania, niedopuszczania, ograniczania i określania warunków wykonywania żeglugi powietrznej w granicach jego terytorium. Dotyczy to w szczególności lotów obcych statków powietrznych. Wolno je wykonywać tylko wówczas, gdy państwo sprawujące zwierzchnictwo terytorialne zezwala na to mocą umowy międzynarodowej, ustawy lub decyzji upoważnionych przez to państwo organów. Brak uzyskania tego typu zezwolenia jest naruszeniem zwierzchnictwa terytorialnego państwa, co może prowadzić do poważnych konsekwencji międzynarodowych, łącznie – zwłaszcza w przypadku samolotów wojskowych - z zestrzeleniem statku powietrznego.

Od powyższej zasady przewidziano wyjątki w postaci wolności lotniczych. Na mocy konwencji międzynarodowych państwa zgadzają się, na zasadach wzajemności, na przelot w czasie pokoju przez ich przestrzeń powietrzną, bez lądowania, samolotów cywilnych innych państw-stron Konwencji. W stosunkach między państwami katalog i zakres wolności zależy od treści zawartej umowy międzynarodowej, ustawy krajowej, decyzji administracyjnej lub porozumienia między przewoźnikiem lotniczym a organem innego państwa. W międzynarodowej żegludze lotniczej wyróżnia się wolność techniczną i handlową, które zostały zawarte w Układzie o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych oraz Układzie o Międzynarodowym Transporcie Lotniczym.

Prawa państw wynikające z zasady zwierzchnictwa powietrznego nie mają jednak charakteru absolutnego. Nie mogą być wykonywane z naruszeniem innych zasad powszechnie obowiązującego prawa międzynarodowego, jak np. zakaz używania broni przeciw cywilnym statkom powietrznym. Należy także podkreślić, że zwierzchnictwo powietrzne państwa nie obejmuje oczywiście przestrzeni terytorialnej innych państw, ani przestrzeni nad morzem pełnym i nad innymi obszarami niepodlegającymi zwierzchnictwu żadnego państwa.

Interesującą kwestią jest wyznaczenie granic przestrzeni powietrznej. W aspekcie granic bocznych przestrzeń powietrzna, otaczająca pozostałe elementy terytorium

państwowego, sięga do ich granic, co bezpośrednio łączy się z teorią nierozerwalności przylegania. Granice boczne będą zatem pionowym przedłużeniem rozgraniczenia lądu lub wód, co także znajduje swoje odzwierciedlenie w pisanym prawie międzynarodowym. Bardziej skomplikowaną kwestią pozostaje górna granica przestrzeni powietrznej.

Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej sięga aż do granicy z przestrzenią kosmiczną. W dotychczasowej praktyce państw przyjmuje się, że granica pomiędzy przestrzenią powietrzną, a przestrzenią kosmiczną znajduje się na wysokości ok. 90-100 km ponad powierzchnią Ziemi, czyli na wysokości, na którą maksymalnie mogą wznieść się statki powietrzne. To rozgraniczenie ma istotne znaczenie wobec podstawowej różnicy pomiędzy statusem przestrzeni powietrznej (całkowita i wyłączna suwerenność państwa), a statusem prawnym przestrzeni kosmicznej (zasada wolności przestrzeni kosmicznej, to jest wolność poruszania się, eksploracji i eksploatacji). Warto podkreślić, że formalnie limit pionowy suwerenności państw w dalszym ciągu nie został potwierdzony, co przełożyło się na liczne problemy związane z odpowiedzialnością państwa za działalność w kosmosie.

Obecnie, system prawa traktatowego normujący publicznoprawne zagadnienia żeglugi powietrznej, opiera się na Konwencji chicagowskiej z 7 grudnia 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wraz z uzupełniającymi ją Załącznikami. Dokument potwierdził uznane zasady prawa lotniczego, w tym zasadę zwierzchnictwa powietrznego oraz przynależności państwowej statków powietrznych. Ustanowił reżim prawny lotnictwa mający zapewnić porządek i bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej. Oprócz powyższej Konwencji w skład tzw. systemu chicagowskiego, w ramach którego określone są podstawowe zasady lotnictwa cywilnego, a w tym wolności lotnicze (dwie tranzytowe i trzy handlowe), wchodzą również przyjęty 7 grudnia 1944 r. w Chicago Układ o Tranzycie Międzynarodowych Służb Powietrznych (zwany Układem o dwóch wolnościach) oraz Układ o Międzynarodowym Transporcie Lotniczym (zwany Układem o pięciu wolnościach).

Na podstawie art. 43 Konwencji chicagowskiej w 1944 r. ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organisation* – ICAO), której celem jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie stworzenia międzynarodowych przewozów lotniczych i stymulowanie ich rozwoju. Działalność ICAO w głównej mierze polega na opracowywaniu i wdrażaniu przepisów regulujących bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także wspieraniu rozwoju transportu lotniczego na całym świecie. Przyczynia się ona do wspomagania w konstruowaniu i użytkowaniu statków powietrznych w celach pokojowych, zapewniania bezpiecznego i ekonomicznego przewozu lotniczego, szerzenia kultury

niedyskryminacji wśród państw umawiających się oraz do wzrostu bezpieczeństwa lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej. Celom tym służą, uchwalane przez Radę organizacji, międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania. Stanowią one podstawę dla wewnętrznych rozwiązań prawnych poszczególnych państw członkowskich tej organizacji, oraz wyznaczają kierunki dalszego rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego.

Na uwagę zasługuje również system konwencji międzynarodowych, zawartych pod egidą ICAO i normujących zagadnienia z dziedziny i z pogranicza prawa karnego w odniesieniu do lotnictwa. Konwencje te stanowiły odpowiedź społeczności międzynarodowej na rozpowszechniające się czyny bezprawne, w szczególności akty terroryzmu, na statkach powietrznych oraz w stosunku do statków powietrznych i infrastruktury lotniczej oraz przyczyniły się do zahamowania wzrostu liczby ataków zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych, osób na pokładzie i otoczenia – do czasu tragicznych wydarzeń z 11 września 2001 r. w USA. System tworzą umowy międzynarodowe formalnie od siebie odrębne, jednak uzupełniające się i dotyczące pokrewnych zagadnień. Należą do nich: Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych z 1963 r. (Konwencja tokijska); Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r. (Konwencja haska) oraz Konwencja w sprawie bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 1971 r. (Konwencja montrealska). Uzupełnieniem tej konwencji był Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu przyjęty w 1988 r. w Montrealu, zwany Protokołem Dodatkowym. Konwencje tworzą system tokijsko-hasko-montrealski, który mimo że jest efektem ewolucji i rozszerza swój zakres o kolejne przestępstwa, a także rozciąga się na kategorię statków powietrznych w służbie oraz na porty lotnicze, ma kilka wspólnych cech, które pozostają niezmienne. Niezmienny jest także cel główny, którym jest ochrona lotnictwa cywilnego, co podkreślono, wyłączając statki powietrzne wojskowe, celne i policyjne z jego działania.

Podsumowując rozważania niniejszego rozdziału, należy wskazać, że każde z państw ma pełną suwerenność w swojej przestrzeni powietrznej. Suwerenność ta oczywiście nie ma charakteru absolutnego, jednak uprawnia państwa do ustanawiania odpowiadającego im ustroju prawnego w jej granicach. Pomimo tego, w celu osiągania wspólnych korzyści i zapewnienia bezpieczeństwa w żegludze powietrznej państwa decydują się na pewne ograniczenia w wykonywaniu zasady suwerenności w przestrzeni powietrznej. Współpraca ta

z roku na rok osiąga coraz szerszy wymiar, a czuwa nad nią specjalnie powołana do tego Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która stała się uniwersalną, a zarazem w wielu przypadkach skuteczną, płaszczyzną do dialogu międzynarodowego w tym zakresie. Najbliższe lata, ze względu na pojawienie się kolejnych wyzwań, zapewne jeszcze bardziej tę współpracę umocnią i rozwiną, z pozytywnym efektem dla społeczności międzynarodowej.

ROZDZIAŁ III

Naruszenie suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej

3.1. Wprowadzenie

Z racji tego, że przestrzeń powietrzna stanowi jeden z elementów terytorium państwa, kraje trzecie muszą traktować ją w ten sposób, w jaki są zobowiązane do postępowania w stosunku do terytorium każdego obcego państwa. Zgodnie z prawem międzynarodowym państwa powinny szanować swoje terytoria i przestrzegać zasady nienaruszalności terytorium państwowego. Obowiązek ten wynika m.in. z powszechnego prawa międzynarodowego. Karta Narodów Zjednoczonych zobowiązuje wszystkich członków Organizacji do powstrzymania się we wzajemnych stosunkach od groźby użycia siły lub też użycia siły przeciwko integralności terytorialnej albo niepodległości politycznej jakiegokolwiek państwa (art. 2 par. 4 KNZ). Należy podkreślić, że obowiązek poszanowania integralności terytorialnej to jedna z fundamentalnych zasad postępowania Organizacji oraz jej członków, zaś przepis wykazuje tendencję uniwersalistyczną, gdyż chroni on przed użyciem siły integralność terytorialną każdego kraju, niezależnie czy należy on do ONZ, czy też nie[591]. Niezgodne z prawem wejście statku powietrznego w kontrolowaną przestrzeń powietrzną konkretnego państwa nazywane jest naruszeniem przestrzeni powietrznej. Aktualnie, są to jedne z najczęściej odnotowywanych incydentów lotniczych w Europie[592].

W przeszłości miało miejsce wiele przypadków celowych lub też omyłkowych zestrzeleń statków powietrznych – cywilnych oraz wojskowych. Począwszy od 1945 r., odnotowywano również liczne incydenty związane z niszczeniem obcych samolotów, które naruszały przestrzeń powietrzną. Do najgłośniejszych tego typu przypadków należą m.in. zestrzelenie przez rosyjskie odrzutowce wojskowe 1 września 1983 r. koreańskiego samolotu pasażerskiego, który wleciał kilkaset mil w przestrzeń powietrzną ZSRR, czy też zestrzelenie przez amerykański okręt wojenny *Vincennes* w lipcu 1988 r. irańskiego samolotu pasażerskiego, który leciał nad Zatoką Perską[593]. Należy również wspomnieć o stosunkowo niedawnym zestrzeleniu samolotu linii lotniczych *Malaysia Airlines*, do którego doszło na

[591] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…*, s. 61-62.
[592] E. Psyllou, A. Majumdar, W. Y. Ochieng, *Airspace Infringements in European Airspace* [w:] N. Stanton, G. D. Bucchianico, A. Vallicelli, S. Landry (red.), *Advances in Human Aspects of Transportation: Part I*, San Francisco 2014, s. 68-69.
[593] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…,* s. 306-307.

terytorium Ukrainy 8 marca 2014 r. Każda z powyższych katastrof stała się przedmiotem debaty ICAO i końcowo doprowadzała do zmian w międzynarodowym prawie lotniczy[594].

Wspomnianą reakcją na powyższe wydarzenia było m.in. wprowadzenie do Konwencji chicagowskiej art. 3 *bis*, zezwalającego na żądanie lądowania albo innego konkretnego postępowania załogi statku powietrznego w sytuacji naruszenia suwerenności powietrznej państwa, czy też podejrzenia o użycie statku do celów bezprawnych. Regulacja zakazywała jednak użycia broni w stosunku do statku cywilnego. Kwestię przechwytywania cywilnych statków powietrznych uszczegóławiają Załączniki Konwencji chicagowskiej. Przykładowo Załącznik 2 wprowadza sygnały wzrokowe oraz sposoby porozumiewania się drogą radiową pomiędzy statkiem powietrznym przechwytującym, a przechwytywanym. Normuje też zasady postępowania w sytuacji przechwytywania statku. Z kolei Załącznik 11 Konwencji wskazuje działania, jakie powinny zostać podjęte przez jednostki służb ruchu lotniczego w przypadkach przechwytywania statku powietrznego, pamiętając jednocześnie o jego bezpieczeństwie[595].

11 września 2001 r. islamscy terroryści dokonali ataku terrorystycznego, uderzając w dwie wieże *World Trade Center* w Nowym Jorku. Wspomniane wydarzenia stanowiły przełom w szeroko rozumianej walce z terroryzmem. Administracja prezydenta George'a Busha po to, by zapobiec podobnym atakom w przyszłości, zdecydowała się na podjęcie szeregu działań w sferze militarnej, jak również organizacyjnej i prawodawczej. Podobne kroki podjęły także inne państwa – w tym Polska, czy Niemcy. Zapoczątkowały one szeroką dyskusję, dotyczącą zakresu prawa do samoobrony w przypadkach ataku terrorystycznego oraz naruszenia przestrzeni powietrznej[596].

3.2. Regulacje konwencyjne dotyczące naruszenia przestrzeni powietrznej

3.2.1. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r. i Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.

Początek XX wieku spowodował, że świat stanął przed wyborem pomiędzy dwiema sprzecznymi teoriami: teorią wolności przestrzeni powietrznej oraz teorią narodowej

[594] A. N. Ostrowska, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w stosunku do pasażerów (rodzin ofiar) w przypadku zaginięcia statku powietrznego na przykładzie lotu MH370,* „Veritas Iuris" 2018, nr 1, s. 77.
[595] M. Żylicz, *Prawo lotnicze…*, s. 261.
[596] A. Mania , P. Laidler, *Kontrowersje wokół „The USA Patriot Act"*, „Sprawy Międzynarodowe" 2004, nr 3, s. 56-58.

suwerenności w przestrzeni powietrznej. W tym obszarze odbywały się liczne międzynarodowe spotkania i dyskusje, formułowano też nowe teorie, jednakże momentem przełomowym okazał się 1919 r.[597].

Okres właściwego rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego przypada na lata międzywojenne, począwszy od umowy wielostronnej, jaką była podpisana w Paryżu przez 27 państw w dniu 13 października 1919 r. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną[598], która opowiadała się za doktryną narodowej suwerenności nad przestrzenią powietrzną. Zgodnie z jej preambułą do głównych zadań Konwencji należało ustalenie zasad oraz przepisów, pomocnych w uniknięciu nieporozumień i dalszym rozwoju pokojowej międzynarodowej komunikacji powietrznej[599]. Regulacje zawarte w tej Konwencji obowiązywały przez ćwierć wieku, a jej stronami były trzydzieści trzy państwa. Umowa nie była jednak prawem powszechnym, ponieważ nie obejmowała ona znacznej liczby państw, w tym ZSRR, USA, Niemiec, Chin, Brazylii, Węgier, czy Turcji[600]. Uchwalenie Konwencji poprzedziły dość duże obawy i znaczna ostrożność społeczności międzynarodowej. Obawiano się m.in. zbyt rygorystycznych regulacji i daleko idącej biurokracji w stosunku do lotów międzynarodowych. Z drugiej strony zagrożeniem mógł być taki stopień wolności, który mógłby doprowadzić do naruszenia suwerenności narodowej. Zdecydowano się więc na próbę wypracowania umowy międzynarodowej, która z jednej strony pozwoliłaby na rozwój lotnictwa cywilnego, lecz jednocześnie byłaby na tyle wąska i szczegółowa w kwestii przyznawania przywilejów, aby mogli ją zaakceptować przedstawiciele większości zainteresowanych państw[601].

Konwencja odnosiła się do zagadnień prawa lotniczego publicznego, starając się ustalić zasadnicze pojęcia, które zostały wskazane przez środowisko żeglugi powietrznej (m.in. suwerenność w przestrzeni powietrznej, przynależność statków powietrznych, a także ich określenie). Umowa powołała do życia Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej (*International Commission for Air Navigation - ICAN*), której głównym celem było ujednostajnienie jej wykonywania oraz opracowanie kwestii technicznych[602]. ICAN stanowiła

[597] J. A. Martial, *State Control of the Air Space over the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, „Canadian Bar Review" 1952, nr 30, s. 245.
[598] Zob. Dz.U. 1929, nr 6, poz. 54.
[599] K. De Silva, *Struggle for Sovereignty in the Air Space: An Analysis of Regulatory Developments and Current Challenges in Establishing "Air Sovereignty"*, „KDU Law Journal" 2023, nr 3, s. 83-84.
[600] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…*, s. 25.
[601] E. Warner, *The International Convention for Air Navigation: and the Pan American Convention for Air Navigation: A Comparative and Critical Analysis*, „Air Law Review" 1932, nr 3, s. 221.
[602] L. Babiński, *Drogi i kierunki współczesnego prawa lotniczego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1930, z. 1, s. 8.

punkt odniesienia dla międzynarodowego transportu lotniczego, a także w miarę upływu czasu, dość szybko poszerzyła swoją strefę wpływów poza Europę. ICAN funkcjonowała do II wojny światowej i pełniła rolę prekursora ICAO, którą następnie powołano na podstawie Konwencji chicagowskiej[603]. W jej ramach ustanowiono normy prawne, mające w tamtym czasie przeciwdziałać incydentom i wypadkom lotniczym. Większość regulacji, które zostały zawarte w Konwencji i jej Załącznikach, skierowane zostały do statków powietrznych[604]. Z kolei bardziej szczegółowe rozwiązania prawne w zakresie częstotliwości wykonywania operacji, wytyczania tras i przewoźników do ich obsługi, czy też formy zatwierdzania taryf lotniczych, miały zostać zawarte w dwustronnych umowach pomiędzy państwami[605].

Konwencja paryska dzieliła się na dwie części tj. główną oraz dodatkową. Pierwsza z nich składała się z tekstu Konwencji (43 artykuły sklasyfikowane w 9 rozdziałach). Druga część składała się z 8 Załączników (A-H), które zawierały przepisy techniczne[606]. Rozdział pierwszy zawierał podstawową zasadę, obowiązującą do dziś w międzynarodowym prawie lotniczym: „Wysokie układające się strony uznają, że każde państwo posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium" (art. 1), co w odniesieniu do art. 2: „Każde z układających się państw zobowiązuje się przyznać w czasie pokoju swobodę zwykłego przelotu ponad swoim terytorium statkom powietrznym innych układających się państw z zastrzeżeniem, że statki te ściśle przestrzegać będą warunków ustanowionych w niniejszej Konwencji", było próbą kompromisu pomiędzy doktryną francuską a brytyjską[607]. Powyższa zasada - od momentu jej przyjęcia do czasów nam współczesnych - znacząco wpłynęła na funkcjonowanie oraz rozwój lotnictwa cywilnego i stała się jedną z głównych zasad restryktywnej polityki lotniczej, ponieważ uzależniała ona prowadzenie międzynarodowej lotniczej działalności handlowej (tj. transportu powietrznego) od uzyskania zgody państw, których działalność ta dotyczyła. Była też wynikiem dążenia znacznej większości państw do ochrony swojego rynku przewozów lotniczych, czy też narodowych przewoźników. Była wreszcie działaniem sprzecznym m.in. z zasadami konkurencji oraz swobody prowadzenia działalności lotniczej[608].

---

[603] A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie…,* s. 15.
[604] S. Kaczyńska, *Zarządzanie bezpieczeństwem przez zarządzającego portem lotniczym* [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016, s. 125.
[605] G. Zając, *Podstawy prawne…,* s. 46-47.
[606] M. Polkowska, *Konwencja warszawska z 1929 r. i jej znaczenie* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne…*, s. 10.
[607] M. Polkowska, *Podstawy prawne…*, s. 39.
[608] S. Zajas, *Restryktywna i liberalna polityka lotnicza oraz ich wpływ na rozwój lotnictwa cywilnego*, „Zeszyty Naukowe AON" 2014, nr 3, s. 255.

W kwestii państwowych statków powietrznych, które korzystały z przelotu nad terytorium innego państwa, zdecydowano, że w sytuacji uzyskania takiej odpowiedniej zgody, statki te będą korzystać z przywilejów udzielanych zwyczajowo okrętom wojennym. Okręty wojenne, które korzystały z prawa przepływu przez morze terytorialne innych państw, posiadały natomiast pełny immunitet. Regulacje z Konwencji paryskiej nie znalazły pomimo tego potwierdzenia w aktualnie obowiązującym prawie międzynarodowym, a większość z krajów stosuje ten konkretny przywilej na zasadach kurtuazji międzynarodowej[609]. Dzięki temu państwa w pełni mogły decydować o tym, co miało miejsce się nad ich terytorium - zarówno lądowym, jak i morskim. Postanowienia Konwencji paryskiej w późniejszym czasie włączono m.in. do Konwencji iberoamerykańskiej z 1926 r., hawańskiej z 1928 r. i co najważniejsze chicagowskiej z 1944 r.[610].

Wskazana w art. 1 zasada zwierzchnictwa państwa nad jego przestrzenią powietrzną zawiera dwa właściwe substraty prawne, do których należą pozytywna oraz negatywna strona zasady prawnej. Strona pozytywna opiera się na prawie dysponowania swą przestrzenią powietrzną (art. 2), z kolei druga strona ma możliwości wydawania zakazów specjalnych (tj. strefy zakazane) w stosunku do ruchu lotniczego w tej przestrzeni (art. 3 i 4). Treść art. 4 uległa modyfikacji na podstawie ówczesnego doświadczenia, ponieważ zastrzeżenie, że statek powietrzny, „który zapuści się ponad strefę zakazaną będzie obowiązany z chwilą spostrzeżenia tego dać sygnał alarmowy", z biegiem czasu okazało się niepotrzebne. Taki sygnał w tej strefie może być niewskazany (np. nad składami amunicji lub rezerwatami itp.), z drugiej jednak strony nie odnosi on ostatecznie żadnego rzeczywistego efektu - nawet w zakresie organów policji lotniczej, które i bez tego, powinny stwierdzić fakt przelotu w swej służbie. Obecnie, takich organów państwa nie posiadają, a więc cel art. 4 stracił sens[611].

Jak zauważa J. Spiropulos „Wraz z zawarciem Konwencji paryskiej teoria suwerenności została w pełni uznana. Ta nowa zasada prawa międzynarodowego publicznego, ustanowiona w wyniku zwyczaju przestrzeganego w trakcie wojny światowej znalazła swoje usankcjonowanie we współczesnym orzecznictwie lotniczym. A więc do uznanych już zasad prawa międzynarodowego należy dodać nową: przestrzeń powietrzna nad lądem terytorialnym i wodami, włączona w granice państwa, stanowi integralną część

[609] A. Kunert-Diallo, *Szczególne uprawnienia…*, s. 173.
[610] M. Podraza, *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego* [w:] E. Dynia, S. Kubas, *Bezpieczeństwo w międzynarodowym…*, s. 96.
[611] T. Halewski, *Prawo lotnicze…*, s. 36.

suwerenności państwa”[612]. Z kolei jak wskazuje W. Hughes, zasada ta posiada fundamentalne znaczenie i była zarazem jedną z najszybciej akceptowanych w tej dziedzinie zasad zwyczajowych XX w.[613].

Podpisując Konwencję paryską, przystępujące do niej państwa, zgodziły się na szereg ustępstw w zakresie realizacji pełnego zwierzchnictwa we własnej przestrzeni powietrznej. Przede wszystkim, państwa wyraziły zgodę na przyznanie innym państwom-stronom Konwencji paryskiej dostępu do korzystania w czasie pokoju z ich przestrzeni powietrznej, umożliwiając przelot po trasie, która została wyznaczona przez dane państwo, poprzez obszar poddany zwierzchnictwu tego państwa, z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów Konwencji, a także z zastrzeżeniem pokojowego przelotu. Możliwości, dotyczące przewozu handlowego pasażerów lub towarów w granicach państwa-strony zostały zastrzeżone jednak na korzyść tego państwa. Jednym z warunków było pozostawienie w zakresie państw-stron Konwencji paryskiej możliwości wprowadzania pewnych ograniczeń, z powodów wojskowych lub też związanych z bezpieczeństwem publicznym dostępu do danych obszarów, czy też stref przestrzeni powietrznej, jednak z zastrzeżeniem braku dyskryminacji, tj. stosowania powyższych ograniczeń wobec własnych obywateli, jak i wobec podmiotów zagranicznych. Następną kwestią, której przestrzeganie było warunkiem umożliwienia przelotu w przestrzeni powietrznej danego państwa, był zakaz w kwestii przewozu broni, amunicji, a także materiałów wybuchowych. Zbliżony zakaz odnosił się do przelotu powietrznych statków wojskowych. Pozostałe ograniczenia mogły być wprowadzane przez poszczególne państwa, jeśli można było je uzasadnić względami porządku publicznego, a także z zastrzeżeniem niedyskryminacyjnego stosowania wprowadzonych zakazów[614].

Należy podkreślić, iż zasada suwerenności została uznana za obowiązującą już na początku I wojny światowej. Była ona powiązana z kwestią naruszenia przestrzeni powietrznej. W tamtym czasie, w odpowiedzi na wskazane naruszenia, kraje neutralne zmuszały do lądowania obce balony i samoloty, które przekraczały ich granice. A więc zasada całkowitej i wyłącznej suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej została jedynie potwierdzona w Konwencji paryskiej z 1919 r. Co ważne, samo użycie broni przez dane państwo w stosunku do statków powietrznych, które naruszały terytorium powietrzne, nie zostało w niej zakazane. Okres międzywojenny utrzymał ten stan prawny bez zmian, również

[612] C. Bouve, *The Development of International Rules of Conduct in Air Navigation*, “Air Law Review” 1930, nr 1, s. 116.
[613] W. Hughes, *Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force*, „Journal of Air Law and Commerce” 1979, nr 45, s. 595.
[614] M. Moj, *Status prawny…,* s. 27.

w stosunkach między państwami, które nie były związane Konwencją. Łagodniejsze podejście do kwestii traktowania statków powietrznych prywatnych, niż państwowych, zależało jedynie od uznania państwa[615].

Podsumowując, jak na widocznie krótki okres pomiędzy pierwszym pilotowanym lotem, a przyjęciem Konwencji paryskiej (zaledwie 16 lat) była ona zbiorem wyjątkowo nowoczesnych postanowień, odnoszących się do działalności lotnictwa cywilnego. Regulowała zasady jego użycia, a także wprowadzała jednolite rozwiązania w wielu kwestiach, co skutecznie ułatwiało funkcjonowanie lotnictwa w wymiarze międzynarodowym. Konwencja była jednocześnie istotnym kompromisem pomiędzy dwoma poglądami, dotyczącymi wykorzystania lotnictwa cywilnego - podejściem restryktywnym, zakładającym ochronę przestrzeni powietrznych państw oraz podejściem bardziej liberalnym - pozwalającym na większą swobodę w wykorzystaniu lotnictwa. Jednym z jej największych sukcesów było powołanie Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej i nadanie jej szerokich uprawnień[616]. Konwencja paryska z 1919 r. stanowiła więc istotny fundament suwerenności kraju, w ramach którego każde państwo posiadało pełną i absolutną władzę nad swoim terytorium, a co za tym idzie i nad własną przestrzenią powietrzną. Jednocześnie wszystkie kraje na świecie zostały zobowiązane do uznania tego prawa. Postanowienia Konwencji pierwotnie były jednym z elementarnych fundamentów prawa międzynarodowego, które regulowały status przestrzeni powietrznej, a w późniejszym czasie została ona zastąpiona Konwencją chicagowską[617].

Aktualnie rolę podstawowego instrumentu międzynarodowego prawa lotniczego, który reguluje zasady wykonywania cywilnej żeglugi powietrznej, pełni Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. Przepisy w niej zawarte powtarzają zasadę, która została usankcjonowana już wcześniej w Konwencji paryskiej, zgodnie z którą, każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność we własnej przestrzeni powietrznej. Umowa dodatkowo stwierdza, iż statki powietrzne, które są nieużywane w regularnej międzynarodowej służbie powietrznej, mają prawo do przelotu nad terytorium innego państwa oraz prawo do lądowania tam, bez potrzeby wcześniejszego uzyskiwania stosowanego zezwolenia. Co więcej, tego rodzaju statki posiadają prawo do wlotu i przelotu, wykorzystując terytorium danego państwa bez lądowania oraz prawo do lądowania w kwestiach niehandlowych. Wskazano jednak, że w pewnych uzasadnionych

[615] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 26-27.
[616] S. Zajas, *Restryktywna i liberalna…,* s. 255-256.
[617] A. Mustofa, P. Djati, A. Sudarya , R. Widodo, *A New Paradigm Of Air Area Violation (A Case Study Of Violations Of Indonesian Airspace*), „NVEO" 2021, nr 8, s. 595.

przypadkach każdy kraj może wymagać, by obcy statek powietrzny, po wcześniejszym wezwaniu, przymusowo wylądował we wskazanym porcie lotniczym tego państwa. Przelot nad tzw. „obszarami nieprzystępnymi", czy też „nieposiadającymi odpowiednich udogodnień dla żeglugi powietrznej" może jednak pociągać za sobą obowiązek przelotu w ramach wyznaczonych dróg lub obowiązek uzyskania zezwolenia na taki lot[618].

Konwencja chicagowska już w początkowej swojej części, w art. 1 stanowi, że „Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium"[619]. Powiela tym samym przepisy Konwencji paryskiej z 1919 r. Uznaje ona pełną i wyłączną suwerenność każdego państwa nad własną przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium, dodając jednocześnie w art. 2, że „Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością[620], mandatem lub opieką tego Państwa"[621]. W związku z tym, każde przekroczenie granicy powietrznej państwa z naruszeniem obowiązującego prawa będzie zarówno naruszeniem jego przestrzeni powietrznej i co ważne - może być zakwalifikowane jako naruszenie suwerenności państwowej, jednocześnie uprawniając państwo do podejmowania przewidzianych prawem środków obronnych. Konwencja chicagowska, w odróżnieniu do Konwencji paryskiej, w szerszym stopniu odnosi się do tej problematyki, przyznając państwom także konkretne prawa w tym zakresie[622]. Pomimo tego zarówno w Konwencji paryskiej z 1919 r., jak i Konwencji chicagowskiej z 1944 r. możliwość użycia broni przez państwo w stosunku do statków powietrznych, które naruszają jego suwerenne prawa, nie została zakazana. Załączniki nr 2 i 11 do Konwencji chicagowskiej zawierają jedynie w tej kwestii przepisy regulujące „przechwytywanie" przy użyciu lotnictwa wojskowego danego kraju statków powietrznych, które wykonują swój lot niezgodnie z przepisami, lecz jest ono traktowane jako ostateczność. Załącznik 2 stwierdza, że w sytuacji przechwytywania samolotów, które naruszają nielegalnie przestrzeń powietrzną państwa, stosować należy szczegółowe procedury, zaś samolot przechwytujący zobowiązany jest powstrzymać się od użycia broni w stosunku do wszystkich sytuacji przerwania lotu cywilnego statku powietrznego. Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w wyroku

[618] L. Brodowski, M. Pączek, *Zestrzelenie uprowadzonego samolotu cywilnego jako forma realizacji prawa do samoobrony*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 2015, nr 4, s. 7-8.
[619] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 299.
[620] Suzerenność – władza absolutna należąca do suzerena, najwyższego seniora, monarchy epoki feudalnej. Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…*, s. 299.
[621] *Ibidem…,* s. 299.
[622] K. De Silva, *Struggle for Sovereignty…*, s. 85.

z dnia 27 czerwca 1986 r. w sprawie Nikaragua przeciwko USA orzekł, iż niezgodne z prawem przeloty nad terytorium danego państwa przez obce samoloty stanowią naruszenie zasady poszanowania suwerenności terytorialnej, wskazując zarazem za uzasadnione przerwanie takich nielegalnych przelotów, a także żądanie lądowania[623].

Dyskusja na temat objęcia ochroną cywilnych statków powietrznych nabrała na znaczeniu dopiero po zestrzeleniu 1 września 1983 r. przez samoloty wojskowe ZSRR południowokoreańskiego samolotu z 269 osobami na pokładzie, który leciał z Nowego Jorku do Seulu. Związek Radziecki, już po katastrofie, motywował swoje działania pomyłką pilota myśliwca, który uznał południowokoreański samolot za amerykański samolot szpiegowski, mający rzekomo odbywać lot nad zastrzeżonymi strefami wojskowymi w okolicach Kamczatki. Skutkiem tego było przyjęcie przez Radę ICAO rezolucji potępiającej zestrzelenie koreańskiego samolotu[624], z kolei rok później, 10 maja 1984 r. uchwalono Protokół montrealski w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym[625]. Dokument ten dodał do Konwencji chicagowskiej nowy art. 3 *bis*. Konieczność dodania nowego artykułu spowodowały również wcześniejsze przypadki zestrzeleń cywilnych statków powietrznych m.in. *El Al* Lot 402 w 1955 r., czy również *Libyan Airlines* lot 114 w 1973 r.[626]

W ramach art. 3 *bis* pkt a Konwencji chicagowskiej państwa-strony uznały, że muszą powstrzymać się od uciekania do użycia broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym w locie oraz, że w przypadku przechwycenia, życie osób znajdujących się na pokładzie, a także bezpieczeństwo takiego statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Oznaczało to w praktyce obowiązek powstrzymywania się przez państwo od użycia broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym, które znajdowały się nad terytorium tego danego państwa. Konwencja wskazuje dodatkowo, że korzystając z praw suwerenności, w przypadku naruszenia przestrzeni powietrznej państwo jest uprawnione do przechwycenia statku powietrznego. Nie może ono jednak stosować wobec niego broni, ani też używać tych takich statków powietrznych do celów, które nie są zgodne z Konwencją chicagowską. Pomimo tego przepis ten nie powinien być interpretowany tak, jakby zmieniał w jakikolwiek sposób prawa oraz zobowiązania państw ustanowione w KNZ. Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego

[623] E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 12.
[624] 23 ILM, 1984, s. 864. Zob. *Ibidem*, s. 13-14.
[625] Protokół w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wszedł w życie 1 października 1998 r. Polska ratyfikowała protokół w 1999 r.; Dz. U. 2000, nr 39, poz. 446.
[626] A. Fortońska, *Środki umożliwiające zwalczanie terroryzmu lotniczego*, „Przegląd Komunikacyjny" 2018, nr 4, s. 27.

z pasażerami na pokładzie będzie więc pozornie dopuszczalne jedynie w przypadkach samoobrony w odniesieniu do art. 51 KNZ[627].

Art. 3 *bis* pkt b Konwencji chicagowskiej stwierdza z kolei, że każde państwo, korzystające z praw, wynikających ze swojej suwerenności, może zażądać lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym od cywilnego statku powietrznego, który przelatuje nad jego terytorium bez wymaganego zezwolenia lub jeśli istnieją racjonalne przesłanki do stwierdzenia, że może on być używany w jakimkolwiek celu, który nie jest zgodny z Konwencją chicagowską. Państwo może również przekazać załodze statkowi powietrznemu wszelkie polecenia, które mają na celu zaprzestanie omawianych naruszeń, zaś załoga statku jest zobligowana do zastosowania się do takiego polecenia. Z kolei państwa mają obowiązek publikowania swoich przepisów, dotyczących przechwycenia statku powietrznego[628].

W art. 3 *bis* pkt c Konwencji chicagowskiej dodaje, iż cywilne statki powietrzne są zobligowane do stosowania się do poleceń, które wydane zostały zgodnie z pkt b, a każde umawiające się państwo musi nakazać, pod groźbą surowych kar, poszanowanie tych poleceń przez statki w nim zarejestrowane, a także przez użytkowników, którzy mają w tym państwie siedzibę albo stałe miejsce zamieszkania. Pkt d zobowiązał umawiające się państwa do zakazania, również pod groźbą surowych kar, celowego użycia statku powietrznego do celów niezgodnych z celami Konwencji[629].

Należy zauważyć, że przed wprowadzeniem do Konwencji chicagowskiej art. 3 *bis*, a także ze względu na ówczesny brak konwencyjnych przepisów w zakresie środków możliwych do zastosowania przez państwa, w sytuacji naruszenia ich przestrzeni powietrznej, działania w tym aspekcie pozostawiono państwom-stronom (zaliczając do nich m.in. użycie siły wobec statków powietrznych). Pomimo tego, ochrona, którą zapewnia powyższa regulacja, może być niewystarczająca, ponieważ przepisy Konwencji, zgodnie z jej art. 3 pkt a) odnoszą się jedynie do cywilnych statków powietrznych, zaś nie do państwowych i dalej w punkcie b) przepis ten określa, że do statków powietrznych państwowych zaliczają się statki, które są używane w służbie wojskowej, celnej oraz policyjnej (nie uszczegóławiając, czy jest to katalog całkowicie zamknięty). Mając na uwadze powyższe, należy zatem przyjąć, że pomimo tego, iż ochrona cywilnych statków powietrznych na podstawie art. 3 *bis* jest dość szeroka, to w sytuacji, gdyby potencjalnie doszło do błędnej identyfikacji danego samolotu, jako wrogiego państwu statku powietrznego, naruszającego przestrzeń powietrzną, istniałoby

[627] A. Kunert-Diallo, *Szczególne uprawnienia…,* s. 173.
[628] J. Barcik, P. Czech, *Czy można zestrzelić samolot cywilny?: (kontrowersje na tle regulacji polskiego prawa lotniczego)*, „Przegląd Komunikacyjny" 2008, nr 3, s. 2.
[629] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 35.

ryzyko jego zaatakowania, ponieważ w myśl Konwencji chicagowskiej statki wojskowe nie podlegają ochronie[630]. Do takiego przypadku doszło m.in. 8 stycznia 2020 r., kiedy to samolot linii *Ukraine International Airlines* wykonujący lot z Teheranu do Kijowa został trafiony pociskiem na chwilę po starcie, a skutkiem tego była śmierć wszystkich osób, przebywających na pokładzie. Jak oświadczył Sztab Sił Zbrojnych Islamskiej Republiki Iranu, zestrzelenie samolotu zostało spowodowane „błędem ludzkim i błędem popełnionym przez irańską obronę powietrzną przy ustalaniu charakteru samolotu"[631].

Jak słusznie zauważa J. Wojas „Z art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej można wywnioskować, że przelot państwowego statku powietrznego ponad terytorium państwa, które nie wyraziło na to zgody, stanowi naruszenie jego integralności terytorialnej. Możliwa jest zatem sytuacja, w której naruszenie strefy powietrznej, podobnie jak naruszenie granicy lądowej, zostaje uznane za napaść zbrojną upoważniającą do podjęcia działań w ramach samoobrony"[632]. Konwencja chicagowska wskazuje na prawo każdego państwa do obrony swojej przestrzeni powietrznej oraz do przechwytywania każdego samolotu, który wykonuje lot niezgodne z międzynarodowymi albo krajowymi regulacjami ruchu lotniczego. Wlot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeń powietrzną danego państwa dozwolony jest dopiero po jego zatwierdzeniu i wydaniu stosownego zezwolenia[633]. Należy podkreślić, że art. 3 *bis* wprowadza obowiązek powstrzymania się od użycia broni w stosunku do każdego państwa, a nie tylko do państw, które są stronami Konwencji lub tylko tych, które ją ratyfikowały. Powodem tego jest fakt, że zasada zawarta w art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej odnosi się do wszystkich państw, a nie tylko do tych, które są stronami art. 3 *bis*[634].

Istotą ugruntowanego w regulacjach prawa międzynarodowego i sformułowanego w art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej zakazu użycia broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym jest ochrona życia osób na pokładzie oraz bezpieczeństwo statku powietrznego. Jednak w przypadku lotu, wykonywanego przez cywilny bezzałogowy statek powietrzny zastosowania nie znajdzie podstawowa przesłanka ochrony w świetle art. 3 *bis*. Pozostaje w dalszym ciągu natomiast ochrona życia ludzkiego poza danym statkiem powietrznym,

[630] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…,* s. 103-105.
[631] Y. Gunawan, A. Haque, N. Andrian, M. Rahma, *Analysis of the International Court of Justice's Jurisdiction in the Airspace Violation Cases*, „Jambura Law Review" 2023, vol. 5, s. 31.
[632] J. Wojas, *Aspekty prawne…*, s. 59.
[633] S. Soldatos, *Turkish Air Force Violations of Greek National Airspace in the Aegean*, „Eastern Mediterranean Policy Note" 2016, nr 4, s. 2.
[634] N. Sonjani, *Aspects of the concept of the use of force in relation to article 3 bis of the Chicago Convention*, Pretoria 2015, s. 29.

obejmująca osoby zarówno znajdujące się na ziemi, jak również i innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Z wykładni funkcjonalnej przepisu można więc wywnioskować, iż nie będzie on miał zastosowania do bezzałogowych statków powietrznych, a co za tym idzie - strony Konwencji nie muszą powstrzymywać się od użycia broni w stosunku do cywilnych BSP[635].

Załącznik nr 2 do Konwencji chicagowskiej, zatytułowany „Przepisy ruchu lotniczego", określa aktualnie obowiązujące zasady oraz szczegółowe procedury odnoszące się do przechwycenia cywilnego statku powietrznego[636]. Może do niego dojść jedynie w szczególnych okolicznościach. Należą do nich m.in. brak utrzymywania łączności (przede wszystkim zaniechanie odpowiedzi na wywołania), czy też wlot w daną przestrzeń powietrzną bez uzyskania wyraźnej lub domniemanej zgody (zwłaszcza w przestrzeń zakazaną, ograniczoną czy też aktywną strefę niebezpieczną)[637]. Zwraca on uwagę także na fakt, jak ważne jest stosowanie sygnałów wizualnych dla bezpieczeństwa lotów w sytuacji przechwytywania. Ich zastosowanie powinno odbywać się w sposób prawidłowy i zrozumiały - zarówno dla cywilnych statków powietrznych, jak wojskowych. Rada ICAO, w momencie przyjęcia sygnałów wizualnych, wezwała również państwa-strony do zapewnienia ich przestrzegania przez samoloty państwowe. Wskazała, że przechwytywanie we wszystkich możliwych przypadkach jest potencjalnie niebezpieczne i wydała specjalne Zalecenia w Załączniku 2, nakładające obowiązek na dowódcę przechwyconego cywilnego statku powietrznego co do zachowania się w zgodności ze wskazanymi przepisami, unormowanymi w dodatkach 1 i 2 do Załącznika[638].

Na mocy Załącznika 2, statek powietrzny, który wykonuje lot nad terytorium państwa innego, niż państwo rejestracji, jest zobligowany do przestrzegania przepisów państwa, nad którym się znajduje. W pozostałych miejscach taki samolot jest zobowiązany do przestrzegania przepisów państwa rejestracji. Procedury, które znajdują się w Załączniku, precyzują, że przechwytywanie cywilnych statków powietrznych należy podejmować jedynie w ostateczności, zaś przechwyty treningowe nie są dozwolone. Załącznik 2 jest też

[635] A. Śliwoska, *Czy wolno strzelać do dronów? Czyli o tym, jak bronić granic państwa i swoich domów przed bezprawną inferencją bezzałogowych statków powietrznych* [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019, s. 211.
[636] Zob. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 2 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Przepisy ruchu lotniczego*, wyd. 10, Warszawa 2005, s. 1.1-5.2.
[637] D. Pożaroszczyk, *Lot linii lotniczych Ryanair nr FR 4978. Prawne aspekty dotyczące porwania polskiego samolotu na Białorusi 23 maja 2021 roku* [w:] D. Szlachter (red.), *Terroryzm. Studia, analizy, prewencja*, Warszawa 2023, s. 18-19.
[638] J. V. Augustin, *ICAO and the use of force against civil aerial intruders*, Montreal 1998, s. 246.

bezpośrednio powiązany z Załącznikiem 11[639], stanowiącym jego uzupełnienie. Ich wspólnym celem jest zapewnienie, iż latanie na międzynarodowych trasach lotniczych będzie odbywało się w oparciu o jednolite warunki, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa oraz efektywności operacji lotniczych. Załącznik 11 określa także zasady organizacji przestrzeni powietrznej na potrzeby żeglugi powietrznej i ustanawia podstawowe zasady, które mają zastosowanie w sytuacji przechwytywania cywilnych statków powietrznych. Oprócz ogólnych procedur operacyjnych, znajduje się w nim także szeroki zakres zagadnień, jak np. wsparcie statków powietrznych w sytuacjach awaryjnych (np. poddanym bezprawnej ingerencji) albo statków powietrznych, które zbłądziły[640]. Wskazuje również wymagania w zakresie koordynacji działań potencjalnie niebezpiecznych, odnoszących się do cywilnych statków powietrznych. Znajdujące się w Załączniku normy międzynarodowe i zalecane metody postępowania dotyczą postanowień w zakresie koordynacji pomiędzy władzami wojskowymi oraz służbami ruchu lotniczego. Regulacje te wskazują, że organy służb ruchu lotniczego nawiązują oraz utrzymują bliską współpracę z organami wojskowymi, które są odpowiedzialne za działania, mogące wpływać na loty cywilnych statków powietrznych. Dodatkowo przepisy przewidują, że ustalenia w zakresie działań potencjalnie niebezpiecznych dla cywilnych statków powietrznych koordynowane będą z odpowiednimi władzami służb ruchu lotniczego, a ich celem będzie wypracowanie wniosków, pozwalających uniknąć zagrożeń przez cywilne statki powietrzne i zminimalizować zakłócenia standardowej eksploatacji takich statków powietrznych. Co ważne, zgodnie z art. 89 Konwencji „W razie wojny postanowienia niniejszej Konwencji nie naruszają swobody działania każdego z zainteresowanych Umawiających się Państw, tak biorących udział w wojnie, jak i neutralnych. Ta sama zasada stosuje się do każdego Umawiającego się Państwa, które ogłasza stan wyjątkowy i zawiadamia o tym Radę”[641].

[639] Zob. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 11 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Służby ruchu lotniczego,* wyd. 13, Warszawa 2001, s. 1.1-7.3.
[640] F. Schubert, *Air navigation* [w:] P. S. Dempsey, R. S. Jakhu (red.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, Abingdon 2016, s. 96-100.
[641] Zob. M. Polkowska, *Prawo międzynarodowe…,* s. 329. Źródło: R. Abeyratne, *Flight MH 17 and state responsibility for ensuring safety and security of air transport*, „Journal of Transportation Security” 2014, nr 7, s. 351.

3.2.2. Załącznik 17 i 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.

Bezpieczeństwo międzynarodowe w przestrzeni powietrznej zazwyczaj jest analizowane w odniesieniu do ochrony lotnictwa (*aviation security*) przed czynami bezprawnymi, zwłaszcza przed aktami terroryzmu, które dokonywane są na statkach powietrznych, czy też w odniesieniu do tych statków i infrastruktury lotniczej. Kwestie te reguluje system tokijsko-hasko-montrealski - system umów międzynarodowych zawartych w ramach ICAO w zakresie zagadnień z dziedziny i z pogranicza międzynarodowego prawa karnego w kwestii lotnictwa cywilnego. Konwencja chicagowska jedynie ogólnie nawiązuje do aspektu bezpieczeństwa lotnictwa, zaś regulacje dotyczące jego ochrony zawiera już Załącznik nr 17[642].

Wraz z rozwojem lotnictwa rozwijał się także terroryzm lotniczy. Łączy się z tym również walka z tego typu zagrożeniem bezpieczeństwa. Należy wspomnieć choćby o pierwszych regulacjach w tym zakresie np. Konwencji genewskiej o morzu pełnym z 29 kwietnia 1958 r. czy Konwencji tokijskiej z 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych. Konwencje te nie dotyczyły jednak *stricte* problemów, z którymi zmagało się lotnictwo i nie wskazywały na proponowane rozwiązania, które zwiększałyby bezpieczeństwo i byłyby dostosowane do lotnictwa (Konwencja genewska o morzu pełnym została przyjęta głównie z myślą o piractwie morskim). Dopiero działalność ICAO doprowadziła do wdrożenia międzynarodowych standardów, dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie, czego efektem był utworzony w 1975 r. Załącznik nr 17 do Konwencji chicagowskiej „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”[643], a także przyjęty przez Radę ICAO w dniu 15 lutego 2013 r. Załącznik 19 „Zarządzanie bezpieczeństwem”[644].

Pojęciami, które funkcjonują w aktach prawa międzynarodowego, w obszarze bezpieczeństwa operacji lotniczych, jest m.in. „ochrona lotnictwa” i „bezpieczeństwo lotnictwa”. Ochrona lotnictwa została zdefiniowana w Załączniku 17 do Konwencji

[642] K. Myszona-Kostrzewa, *Bezpieczeństwo lotnictwa…,* s. 137.

[643] Zob. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania*, *Załącznik 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Ochrona,* wyd. 11, Warszawa 2020, s. 1.1-5.2.

[644] Zob. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 19 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Zarządzanie bezpieczeństwem*, wyd. 1, Warszawa 2013, s. 1.1-5.2. Źródło: U. Staśkiewicz, *Bezpieczeństwo w ruchu powietrznym i przeciwdziałanie terroryzmowi lotniczemu*, „Europejski Przegląd Prawa i Stosunków Międzynarodowych” 2016, nr 1, s. 95-96.

o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Odnosi się on jednak w sposób ogólny do tematyki bezpieczeństwa. Wskazuje jedynie, że ochroną będzie połączenie środków, a także zasobów ludzkich, które mają na celu zabezpieczenie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Z kolei zgodnie z definicją, zawartą w Załączniku 19 (Zarządzanie bezpieczeństwem) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, bezpieczeństwem lotnictwa będzie stan, w ramach którego ryzyko dotyczące czynności lotniczych, związanych lub stanowiących bezpośrednie wsparcie operacji statku powietrznego jest zarazem kontrolowane, jak i obniżane do akceptowalnego poziomu[645].

To przede wszystkim troska w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom i wszystkim osobom, które zabezpieczają działalność lotnictwa cywilnego oraz bezpieczeństwo lotnictwa, któremu zagrażają akty bezprawnej przemocy, doprowadziły do opracowania oraz przyjęcia Załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej. Zawiera on normy, a także zalecane metody postępowania, które mają na celu ochronę międzynarodowego lotnictwa cywilnego właśnie przed takimi działaniami. Powyższe ustalenia były bazą merytoryczną, która posłużyła do opracowania kompleksowych materiałów pomocniczych, obejmujących wytyczne w tym zakresie[646]. Załącznik 17 podkreśla, że celem państw jest m.in. zapobieganie wniesieniu na pokład statku powietrznego materiałów wybuchowych, czy też broni, która mogłaby stanowić zagrożenie dla życia pasażerów. Dodatkowo zadaniem stron Konwencji jest zapewnienie bezpieczeństwa w ramach stref operacyjnych portów lotniczych, a służyć temu ma kontrola dostępu do tych miejsc, która polega np. na weryfikacji tożsamości lub uprawnień. Jak zauważa A. Fortońska „Oprócz tego obszarami, które wymagają szczególnej uwagi ze strony państw, są: statki powietrzne, pasażerowie i ich bagaż kabinowy, bagaże rejestrowane, ładunki, poczta i inne towary, specjalne kategorie pasażerów, tereny użytkowe lotniska i cyberzagrożenia”[647]. Przepisy te określają więc wymagania dotyczące organizacji ochrony i zapobiegawczych działań ochrony, czy też działań w sytuacji bezprawnej ingerencji. Należy również podkreślić, że w ramach ICAO przyjęto klauzule wzorcowe, które dotyczyły ochrony lotnictwa, zaś państwa mogą skorzystać z nich w ramach umów dwustronnych[648].

Regulacje Załącznika 17 dzielą się na trzy kategorie zagadnień: rozdział 3 - zagadnienia w zakresie organizacji ochrony; rozdział 4 – zagadnienia w zakresie

[645] M. Lutek, R. Szewczyk, *Bezpieczeństwo przestrzeni kosmicznej i lotniczej w świetle prawa międzynarodowego – wybrane problemy* [w:] K. Pujer (red.), *Problemy Nauk Prawnych. Tom 5*, Wrocław 2018, s. 105-106.
[646] S. Zajas, *Organizacja międzynarodowego…,* s. 53.
[647] A. Fortońska, *Środki umożliwiające…,* s. 27.
[648] E. Dynia, *Konwencja chicagowska…,* s. 24.

zapobiegawczych działań ochrony; rozdział 5 - działania w przypadku, gdy dojdzie do aktów bezprawnej ingerencji. Załącznik obliguje państwa do przyjęcia krajowego programu bezpieczeństwa lotniczego oraz utworzenia odpowiednich służb, które miałyby wykonywać zadania z nim związane. Nakłada również na państwa obowiązek polegający na przekazywaniu sobie wzajemnie informacji w zakresie lotu statku powietrznego, który jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, a także zapewnienia pomocy takiemu zawładniętemu statkowi. Wspomniane dane odnoszące się do aktu bezprawnej ingerencji muszą być również przekazane do ICAO[649].

Zgodnie z Załącznikiem 17 aktami bezprawnej ingerencji będą akty albo próby dokonania takich aktów. Można do nich zaliczyć: „bezprawne przejęcie statku powietrznego; zniszczenie statku powietrznego w trakcie użytkowania; wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach; wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego; wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych; użycie statku powietrznego podczas jego działania w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska, przekazanie nieprawdziwej informacji mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub obiektu lotnictwa cywilnego”[650]. Cechą łączącą powyższe działania są jasne i negatywne intencje osoby, która popełnia taki akt, czy też próbującej go popełnić[651].

Wskazane elementy ujęto również w polskiej ustawie Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002 r. Uwzględnia ona ogólne przepisy regulujące zobowiązania, które wynikają z Załącznika 17 Konwencji chicagowskiej i dotyczą ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji, zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa, czy też bezpieczeństwu osób oraz mienia. Ustawa zobowiązuje także Radę Ministrów do przyjęcia państwowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz jak zauważa E. Jasiuk „do wydawania rozporządzeń w zakresie: organizacji ochrony, działań zapobiegawczych, działań w przypadku bezprawnej ingerencji, wykonywania kontroli przewożonych osób w tym i turystów oraz rzeczy, ustalenia

[649] M. Berus, T. Dunin, *Terroryzm lotniczy…,* s. 47.
[650] Zob. *Międzynarodowe Normy…*, s. 1-1.
[651] P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem* [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem…,* s. 34.

obowiązków i współpracy właściwych organów i służb, kwestii dotyczących kosztów ochrony”[652].

Każdy port lotniczy musi być przygotowany do potencjalnego ataku terrorystycznego. Państwa zaś muszą opracować w tym zakresie stosowne programy ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji. Zobowiązują je do tego przepisy Załącznika nr 17 do Konwencji chicagowskiej. Dodatkowo każdy port lotniczy, który obsługuje międzynarodowe lotnictwo cywilne, jest zobligowany do opracowania, wdrożenia i aktualizowania pisemnego programu ochrony lotniska, zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa i z rozdziałem 3 pkt 3.2 Załącznika nr 17 do Konwencji chicagowskiej. Ochrona lotniska, jako miejsca posiadającego wyjątkowe znaczenie dla bezpieczeństwa państwa, jest uwarunkowana więc z jednej strony uregulowaniami międzynarodowymi, a z drugiej krajowymi. Jednocześnie wszystkie obiekty, które wchodzą w skład portu lotniczego, należą do niezwykle ważnych obiektów dla bezpieczeństwa państwa, czyli są tzw. obiektami strategicznymi[653].

Państwa-strony Konwencji chicagowskiej są zobligowane do wykonywania każdorazowej kontroli bezpieczeństwa pasażerów, a także bagaży kabinowych, będących ich własnością, przed wejściem na pokład statku powietrznego. Identyczna zasada ma zastosowanie w przypadku pasażerów transferowych i ich bagażu kabinowego[654]. Załącznik nr 17 do Konwencji chicagowskiej odnosi się także do stosowania środków ochrony w zakresie specjalnej kategorii pasażerów, czyli do osób objętych postępowaniami sądowymi albo administracyjnymi. Transport takich uciążliwych pasażerów odbywa się w obecności funkcjonariuszy warty ochronnej, wcześniej o tym fakcie informowany jest przewoźnik, a także dowódca statku. Informacja zawiera liczbę oraz miejsce siedzenia wyżej wspomnianych osób. W pozostałych obszarach, jak np. tereny użytkowe lotniska, czy też cyberzagrożenia, Załącznik nr 17 do Konwencji chicagowskiej wskazuje na konieczność uregulowania środków, które służą ochronie strefy operacyjnej lotniska oraz systemów informacji lub technologii komunikacyjnych[655].

Załącznik został uzupełniony publikacjami pomocniczymi, którymi są m.in. *Security Manual for Safeguarding Civil Avivation Against Acts of Unlawful Interference*. Podręcznik ten odnosi się do kwestii bezpieczeństwa i ma na celu zapewnienie państwom-stronom

[652] E. Jasiuk, *Bezpieczeństwo lotnictwa…,* s. 383-384.
[653] G. Zając, *Instytucjonalne i organizacyjne aspekty bezpieczeństwa w portach lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Przegląd Europejski” 2022, nr 2, s. 84-85.
[654] E. Stafiej, Z. Ciekanowski, *Kontrola bezpieczeństwa w transporcie lotnictwa cywilnego,* „Przegląd Naukowo-Metodyczny Edukacja Dla Bezpieczeństwa” 2018, nr 3, s. 148-149.
[655] A. Fortońska, *Środki umożliwiające…,* s. 28.

pomocy w zakresie implementacji przepisów Załącznika 17. Dokumenty te są na bieżąco aktualizowane, a wpływ na to ma kwestia pojawiania się nowych technologii oraz nowych zagrożeń, mających znaczący wpływ na pojawianie się aktów bezprawnej ingerencji. Po zamachach z 11 września 2001 r. stosowanie Załącznika 17 dopuszczono nie tylko w zakresie lotów międzynarodowych, ale również krajowych. Od 1974 r., kiedy to Załącznik został przyjęty, był on łącznie zmieniany 16 razy[656] – ostatnia jego wersja obowiązuje od 16 listopada 2018 r.[657]

W trakcie kolejnej Konferencji Bezpieczeństwa w 2010 r. potwierdzono potrzebę opracowania Załącznika, który odnosiłby się bezpośrednio do kwestii zarządzania bezpieczeństwem. W tym celu powołano Panel Zarządzania Bezpieczeństwem, który zajął się opracowaniem zaleceń do wydania Załącznika 19. Jego postanowienia stanowiły także odpowiedź na rekomendację Konferencji Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego w zakresie Światowej Strategii Bezpieczeństwa Lotniczego (Montreal, 20-22 III 2006 r. DGCA/06) o potrzebie stworzenia załącznika, dotyczącego wyłącznie zarządzania bezpieczeństwem[658]. Został on przyjęty w 2013 r. Jak zauważa D. G. Piwek „Ujęte w Załączniku 19 rekomendowane normy i metody postępowania wspierają państwa w prowadzeniu procesu zarządzania ryzykiem odnoszącym się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Zasady w nim zawarte sformułowano, mając na uwadze podejmowanie działań w myśl strategii proaktywnej. Strategia ta została stworzona w odpowiedzi na rosnące oczekiwania środowiska lotniczego oraz jego dynamicznie zmieniające się otoczenie. Światowy transport powietrzny to złożony system składający się z regulacji, instytucji, podmiotów, służb, infrastruktury i procesów w nim zachodzących. Ze wspomnianej złożoności wynika potrzeba podejmowania czynności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych”[659].

Załącznik zawiera także definicję „bezpieczeństwa”, definiowanego jako stanu, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, występującymi w trakcie eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu oraz znajdują się pod kontrolą. Znajdziemy tam również definicję „Systemu zarządzania bezpieczeństwem” (*Safety management system* - SMS), będącego systemowym i systematycznym podejściem do zarządzania bezpieczeństwem, który obejmuje

[656] Wybuch bomby w samolocie Air India w 1985 r. spowodował głębokie zmiany w Załączniku 17 (Ochrona) do Konwencji chicagowskiej. Został on ponownie gruntownie zmieniony w wyniku zamachów z 11 września 2001 r. Zob. G. Zając, *Prawnomiędzynarodowe regulacje…,* s. 119.
[657] M. Berus, T. Dunin, *Terroryzm lotniczy…,* s. 47.
[658] K. Myszona-Kostrzewa, *Bezpieczeństwo lotnictwa…,* s. 143.
[659] D. G. Piwek, *System zarządzania…,* s. 31.

niezbędną strukturę organizacyjną, a także zakresy odpowiedzialności (*accountability*) i obowiązków (*responsibilities*) oraz politykę i procedury. Oprócz tego, Załącznik 19 obliguje państwa do wypełnienia licznych obowiązków m.in. wprowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), wdrożenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC), czy też stworzenia oraz wdrożenia systemu nadzoru nad bezpieczeństwem i ustanowienia obowiązkowego systemu raportowania, którego celem jest ułatwienie zbierania informacji, dotyczących rzeczywistych lub potencjalnych nieprawidłowości w kwestii bezpieczeństwa[660].

Podkreśla on także kontynuację proaktywnego podejścia w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, wskazując jednocześnie, iż: „Podstawą proaktywnej strategii bezpieczeństwa jest wdrożenie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC), który w sposób usystematyzowany zajmuje się ryzykami mającymi wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym"[661]. Tym samym zaznaczono konieczność integrowania działań podejmowanych w tym obszarze na płaszczyźnie krajowej, co znajduje również wyraz w kolejnych zaleceniach na gruncie Załącznika. Państwa zostały dodatkowo zobowiązane do wdrożenia KPBwLC. Jego części stanowić mają systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podmiotów funkcjonujących w branży lotniczej, wskazanych w punkcie 3.1.3 Załącznika. Skutkuje to tym, że państwo jest zobligowane do wymagania od tych podmiotów urzeczywistnienia SMS w swoich organizacjach. Wskazano wśród nich „zarządzających lotniskami certyfikowanymi, zgodnie z Załącznikiem 14" (pkt 3.1.3.f). Dodatkowo państwo ma obowiązek utworzyć Krajowy System Nadzoru Nad Bezpieczeństwem (pkt 3.2). Najważniejsze elementy systemu zostały wymienione w Dodatku 1 do Załącznika 19. Wśród nich znajduje się m.in. obowiązek wdrożenia udokumentowanych procesów oraz procedur „dla zapewnienia, że personel i organizacje prowadzące działalność lotniczą spełniają ustalone wymagania, zanim zostaną dopuszczone do korzystania z przywilejów wynikających z licencji, certyfikatu, upoważnienia i/lub zatwierdzenia do prowadzenia odnośnej działalności lotniczej" (Dodatek 1, pkt 6). Jest to wyraz podkreślenia rangi tych dokumentów, zaś w odniesieniu do lotniska – certyfikatu[662].

Podmioty, które prowadzą działalność lotniczą, podlegają procesom certyfikacji w oparciu o zasady zgodne z przepisami przyjętymi przez państwo. Jak zakładają reguły

[660] E. Jasiuk, R. Wosiek, *Global security and safety management in civil aviation in light of Annex 19 to the Chicago Convention* [w:] E. Jasiuk, R. Wosiek (red.), *Legal conditions of international cooperation for the safety and efficiency of civil aviation*, Warszawa 2019, s. 137-138.
[661] Zob. *Międzynarodowe Normy…*, s. ix.
[662] S. Kaczyńska, *Zarządzanie bezpieczeństwem…,* s. 129.

strategii proaktywnej „nadzorowanie spełniania wymagań przez posiadaczy uprawnień, licencji oraz certyfikatów odbywać się ma poprzez prowadzenie audytów i inspekcji. Zapisy aneksu stanowią, iż rozwiązywanie wszelkich problemów dotyczących bezpieczeństwa musi być udokumentowane i dokonywane za pomocą właściwego systemu pozwalającego na monitorowanie postępów prowadzonych działań naprawczych"[663].

Rozdział 5.1. „Zbieranie danych dotyczących bezpieczeństwa" Załącznika 19 zawiera zalecenie dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, mające na celu ułatwienie w zbieraniu informacji, dotyczących faktycznych lub też potencjalnych niedociągnięć w odniesieniu do bezpieczeństwa, które nie podlegają systemowi obowiązkowego zgłaszania zdarzeń. Podkreśla to fakt, iż już na płaszczyźnie przepisów przewidziane są zdarzenia, których nie objęto obowiązkowym zgłaszaniem, jednak w celu ciągłego zwiększania poziomu bezpieczeństwa, będzie to bardzo pożądana praktyka. Z racji tego, że nie jest możliwe jednoznaczne założenie z góry wszystkich potencjalnych sytuacji, Załączniki będą nie tylko obowiązkowymi normami (ang. *standards*), lecz także umieszczone są w nich zalecenia (ang. *recommended practises*), a fakt ich stosowania należy do krajowego ustawodawcy, który tworzy przepisy lotnictwa cywilnego, przede wszystkim o charakterze międzynarodowym[664]. Schemat wdrożenia oraz zapewnienia funkcjonowania SMS, a także jego minimalna zawartość, wskazane są w Dodatku 2 do Załącznika. Znajduje się tam również odesłanie do Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM), Doc 9859, zawierającego wytyczne w zakresie wdrożenia struktury SMS. W Polsce, w celu realizacji tych norm i zalecanych metod postępowania, uregulowanych w Załączniku 19, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał Wytyczne nr 11 z 24 listopada 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez ICAO – Doc. 9858, w ramach których zaleca się stosowanie norm przewidzianych w tym podręczniku[665].

Podsumowując, należy zauważyć, że w ramach prawa międzynarodowego (zasada suwerenności państw w przestrzeni powietrznej nad terytorium lądowym i morskim) podmiotem, który jest odpowiedzialny za międzynarodowe bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej, jest państwo i ma ono prawo do decydowania o sposobie ochrony swoich suwerennych praw[666].

[663] D. G. Piwek, *System zarządzania…,* s. 31.
[664] T. Balcerzak, K. Brzeska, *The impact…,* s. 71-72.
[665] S. Kaczyńska, *Zarządzanie bezpieczeństwem…,* s. 130.
[666] E. Jasiuk, R. Wosiek, *Global security…,* s. 139-140.

3.3. Użycie broni wobec statku powietrznego

3.3.1. Przypadki zestrzelenia obcych cywilnych i wojskowych statków powietrznych po II wojnie światowej i ich wpływ na działania ICAO

ICAO, będąca wyspecjalizowaną agencją ONZ ds. międzynarodowego lotnictwa cywilnego, powołana została do życia po II wojnie światowej w celu standaryzowania procedur lotniczych, dotyczących bezpieczeństwa i handlu, jak również ujednolicania regulacji prawnych w zakresie ruchu lotniczego, różniących się w zależności od kraju. Zdecydowana większość państw – w tym członków ICAO - nie przyjęła identycznych przepisów w zakresie systemów ruchu lotniczego. Rodzące się na tym tle konflikty, a także niespójności, które narosły przez ostatnie lata, stają się bardziej widoczne przez wzrost zaangażowania transgranicznego oraz ruchu lotniczego na całym świecie i m.in. z tego powodu rola tej organizacji międzynarodowej systematycznie wzrasta[667].

ICAO od ubiegłego wieku przeprowadza dochodzenia, mające na celu ustalenie faktów w sytuacjach, gdy dochodzi do zestrzeleń lotniczych oraz podejmuje w tym zakresie uchwały, czy też decyzje, na które wpływają również czynniki polityczne. Organizacja podjęła także odpowiednie kroki prawne i techniczne, których celem jest ograniczenie niebezpieczeństwa w zakresie cywilnych statków powietrznych i ich pasażerów, a które wynikają z wtargnięcia. Jej głównym osiągnięciem w tym zakresie było przyjęcie w 1984 r. przywoływanej wcześniej poprawki (art. 3 *bis*) do Konwencji chicagowskiej. Pomimo tego, zarzuca się jej dwuznaczność i niejasności. Jednak Organizacja z powodzeniem opracowała też wiele szczegółowych postanowień, zawartych w Załącznikach do Konwencji, które powszechnie są szanowane i akceptowane przez kraje, należące do ICAO[668].

Rola Konwencji chicagowskiej w zakresie międzynarodowego porządku prawnego w dziedzinie lotnictwa cywilnego trudna jest do przecenienia. Zgodnie z art. 37 Konwencji w ramach ICAO powstają w dalszym ciągu uregulowania prawne, które normują zagadnienia w odniesieniu do ochrony lotnictwa cywilnego, stanowiące jednocześnie odpowiedź społeczności międzynarodowej co do aktów bezprawnej ingerencji. Jak już wspomniano, normy i zalecone metody postępowania, określa się mianem Załączników do Konwencji[669].

---

[667] L. J. Muhlenberg, *Challenges for the operational leader integrating civil and military air traffic during operations other than war*, Newport 1998, s. 3.
[668] J. V. Augustin, *ICAO and the…*, s. i.
[669] A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie...*, s. 18.

To właśnie ICAO powierzono regulację kwestii dotyczących naruszenia przestrzeni powietrznej. Jednak debatę, która odbywała się na forum Organizacji, utrudniały sprzeczne interesy wielu państw. Niektóre z nich wskazywały, że należy chronić życie i indywidualne bezpieczeństwo osób, które znajdowały się na pokładzie statku powietrznego, naruszającego warunki lotu. Inne podnosiły z kolei, że każde państwo ma prawo do obrony swojej integralności terytorialnej, a także bezpieczeństwa żeglugi powietrznej i w konsekwencji ma prawo do zestrzelenia samolotu cywilnego, który powoduje zagrożenie dla omawianych wartości[670]. Początkowo większość delegacji stała na stanowisku, iż zakaz zestrzeliwania cywilnych statków powietrznych wywodzi się z ogólnych zasad prawa międzynarodowego i w związku z tym nie wymaga traktatowych regulacji, a co najwyżej uzupełnienia przepisów technicznych. Pomimo tego, później jednak uznano potrzebę potwierdzenia tej zasady. Poprzez przyjęcie zakazu użycia broni, zdecydowana większość chciała nadać mu charakter absolutny, pomimo głosów, które wyrażały obawę, iż może to jednak zachęcić do bezprawnego użycia cywilnych statków powietrznych. Inne delegacje wskazywały, że potrzebne jest jednak określenie wyjątków od zakazu użycia broni, zaś część uznała za wystarczające jedynie odwołanie się do KNZ, która dopuszczała działania zbrojne w zakresie samoobrony. Przyjęcie art. 3 *bis* było zatem kompromisem, który łączył powyższe poglądy w tym aspekcie[671].

Należy podkreślić, że to Rada ICAO, zauważając potencjalne niebezpieczeństwo w zakresie przechwytywania cywilnych statków powietrznych, opracowała specjalne zalecenia w Załączniku 2 do Konwencji chicagowskiej, obligując państwa do ich wdrożenia za pomocą odpowiednich działań regulacyjnych i administracyjnych. Ich stosowanie przez wszystkie właściwe strony uważane jest za niezbędne po to, by zapewnić bezpieczeństwo cywilnych statków powietrznych oraz ich pasażerów. Z racji tego Rada ICAO zaprosiła państwa-strony do informowania ICAO o wszelkich możliwych różnicach pomiędzy ich krajowymi przepisami, czy też praktykami, a wskazanymi zaleceniami w tym zakresie[672].

Po zakończeniu II wojny światowej odnotowywano różne incydenty dotyczące niszczenia obcych wojskowych i cywilnych statków powietrznych, które naruszały przestrzeń powietrzną konkretnych państw. Incydenty w lotnictwie wojskowym miały zazwyczaj związek z podziałem świata na poszczególne obozy polityczno-wojskowe. W momencie zakończenia zimnej wojny intensywność zestrzeliwania wojskowych statków powietrznych

[670] L. Brodowski, M. Pączek, *Zestrzelenie uprowadzonego…*, s. 4.
[671] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego…,* s. 33.
[672] J. V. Augustin, *ICAO and the use…*, s. 248.

znacznie zmalała. Aktualnie, przypadki naruszania przestrzeni powietrznej suwerennych państw przez wojskowe statki powietrzne są zjawiskiem częstszym m.in. ze względu na ogromną prędkość, jaką potrafią rozwinąć tego typu samoloty. Od początków lotnictwa odnotowywano także przypadki zestrzeliwania obcych cywilnych statków powietrznych, które dokonywane były przez odpowiednie siły powietrzne poszczególnych krajów. Państwa zazwyczaj argumentowały legalność swoich działań, powołując się na zasadę suwerenności państwowej i wskazując na bezwzględną konieczność ochrony własnego terytorium przed nieuprawnionym wtargnięciem przez obce statki powietrzne. Swoje działania uzasadniały również ochroną bezpieczeństwa narodowego, dowodząc, że cywilne samoloty, dokonujące bezprawnego wtargnięcia w ich przestrzeń powietrzną, mogły przykładowo realizować misje szpiegowskie, m.in. poprzez przeloty nad instalacjami, czy też bazami wojskowymi, albo testując swoimi prowokacyjnymi zrachowaniami gotowość narodowych sił powietrznych do odpowiedniego reagowania, weryfikując sposób i czas tej reakcji[673].

W zakresie obowiązywania współczesnego prawa międzynarodowego publicznego, które odnosi się do problematyki zestrzelenia przez siły zbrojne zagrażającego bezpieczeństwu państwa cywilnego statku powietrznego, należy wyróżnić trzy okresy, w których ewoluowało podejście poszczególnych krajów do analizowanego problemu: pierwszy - od początków lotnictwa do 1 września 1983 r.; drugi – od uzupełnienia Konwencji chicagowskiej o art. 3 *bis* do zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. na World Trade Center i Pentagon; oraz trzeci – rozpoczynający się po 11 września 2001 r.[674]

Pierwszy z nich swoim zakresem obejmował lata od początków lotnictwa do 1 września 1983 r., a więc do momentu zestrzelenia nad Sachalinem samolotu pasażerskiego południowokoreańskich linii lotniczych przez siły powietrzne Związku Radzieckiego[675]. Statek powietrzny niefortunnie zboczył z kursu, wlatując w ściśle tajny fragment przestrzeni powietrznej ZSRR nad Kamczatką. Do zestrzelenia doszło u wybrzeży Sachalinu, zaś sam samolot wpadł do Morza Japońskiego. Wydarzenia te przyczyniły się do decyzji amerykańskiego rządu o udostępnieniu dla lotnictwa cywilnego zarezerwowanej do tej pory tylko dla wojska technologii GPS. Wynikiem zestrzelenia była śmierć 269 osób[676]. Należy podkreślić, że w momencie zestrzelenia samolotu trwała „zimna wojna", zaś w samym rejonie zestrzelenia misję rozpoznawczą odbywał samolot rozpoznawczy RC-135. Wszystko

[673] E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 12-13.
[674] P. Milik, *Legalność zestrzelenia porwanego samolotu cywilnego z pasażerami na pokładzie*, „Państwo i Prawo" 2015, nr 5, s. 83.
[675] *Ibidem*, s. 83.
[676] A. Wieczorek, *Lotnictwo, technologia i prawo w służbie bezpieczeństwu* [w:] S. Tkacz, Z. Tobor (red.), *Prawo a nowe technologie*, Katowice 2019, s. 115.

wskazuje na to, że zestrzelonego Boeing 747 pomylono z samolotem wywiadowczym. Dochodzeniem w zakresie katastrofy zajęła się ICAO, jednak ZSRR odmówił współpracy. Władze ZSRR twierdziły, że był to statek szpiegowski, a nie cywilny, powołując się jednocześnie na zasadę wskazaną w art. 1 Konwencji chicagowskiej o wyłącznej i całkowitej suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Tragedia ta wywołała wyraźny sprzeciw ze strony części państw[677]. Rada ICAO przyjęła ostatecznie rezolucję, która potępiła zestrzelenie koreańskiego samolotu[678], zaś 10 maja 1984 r., na Sesji Nadzwyczajnej Zgromadzenia ICAO w Montrealu, przyjęto wspominany już Protokół zmieniający Konwencję chicagowską, wprowadzając nowy art. 3 *bis,* co rozpoczęło drugi okres w praktyce państw co do zestrzelenia cywilnych statków powietrznych[679].

Incydent dotyczący zestrzelenia południowokoreańskiego samolotu nad Sachalinem nie był jedynym tego typu przypadkiem. Zarówno wcześniej, jak i później odnotowywano sytuacje, polegające na zaatakowaniu, czy też strąceniu cywilnych lub państwowych statków powietrznych. Zazwyczaj jednak kwesta naruszenia przestrzeni wynikała nie z umyślnego działania pilotów, ale była wynikiem ich błędu. Jednym z najgłośniejszych tego typu przypadków było zestrzelenie 27 lipca 1955 r. cywilnego samolotu izraelskich linii *El–Al* przez bułgarskie wojskowe statki powietrzne, czy zestrzelenie w 1988 r. samolotu irańskich linii *Iran Air,* dokonane przez amerykański statek wojenny[680]. Nieco rzadziej w dyskusjach pojawiał się przypadek lotu *Libyan Arab Airlines* 114 (LN 114), który wykonywany był w dniu 21 lutego 1973 r. z Trypolisu do Kairu (z międzylądowaniem w Benghazi). W trakcie ostatniego odcinka lotu, libański Boeing 727 na skutek złej widoczności, będącej wynikiem burzy piaskowej, zboczył z kursu i wleciał nad Półwysep Synaj, który w tamtym czasie znajdował się pod kontrolą Izraela, będącego w stanie wojny z Egiptem. Strona izraelska podejrzewając, że wskazany statek powietrzny wykonuje misję dla nieprzyjaciela, rozpoczęła ostrzał ostrzegawczy z pokładu myśliwców. Pomimo tego, załoga boeinga zignorowała izraelskie maszyny, decydując się na natychmiastowy powrót na właściwy kurs. Izraelscy piloci odczytali to jako akt ucieczki i podjęli decyzję o zestrzeleniu LN 114. Zginęło 108 ze 113 obecnych na pokładzie pasażerów[681]. Rada ICAO wyraziła wówczas jedynie swoje potępienie wobec działań Izraela i podkreśliła, że „podobne czyny stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego lotnictwa cywilnego", z kolei działania

[677] R. Bielawski, *Współczesne problem…*, s. 128.
[678] Zob. 23 ILM, 1984, s. 864.
[679] E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 14.
[680] M. Łuksza, *Zestrzelenie uprowadzonego samolotu cywilnego w świetle wyroku Trybunału Konstytucyjnego*, „Białostockie Studia Prawnicze" 2009, z. 6, s. 99.
[681] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…,* s. 102.

Izraela określiła jako „naruszenie zasad zawartych w Konwencji chicagowskiej". Izrael oficjalnie przeprosił za swoje działania, a także podjął decyzję o wypłacie odszkodowania ofiarom katastrofy[682].

Z kolei 3 lipca 1988 r. krążownik rakietowy USS „*Vincennes*", który prowadził w tamtym czasie wymianę ognia z jednostkami patrolowymi Iranu w cieśninie Ormuz w Zatoce Perskiej, zlokalizował niezidentyfikowany statek powietrzny, startujący z wojskowo-cywilnego portu lotniczego w Bandar-e Abbas. Pomimo kilkukrotnych, nieskutecznych wezwań i prób nawiązania kontaktu z załogą samolotu, kapitan okrętu – myślący, że za chwilę dojdzie do ostrzału z irańskiego myśliwca – zdecydował się na wydanie rozkazu zestrzelenia w dalszym ciągu niezidentyfikowanego samolotu[683]. Rozkaz wykonano, po czym okazało się, że ów niezidentyfikowany statek powietrzny to Airbus A300 linii *Iran Air* lot 655, obsługujący połączenie z Bandar Abbas w Iranie do Dubaju. Śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie wraz z załogą - łącznie 290 osób. Okazało się, że katastrofa była spowodowana awarią komputera „*Vincennes*" oraz systemów śledzenia, zaś USA nie chciały strzelać do cywilnego statku powietrznego, a cała sytuacja była prawdopodobnie niefortunnym błędem. Zgodnie z raportem ICAO Amerykanie aż siedem razy podejmowali próby nawiązania kontaktu radiowego z załogą irańskiego samolotu na częstotliwości wojskowej, a także trzykrotnie na częstotliwości cywilnej. Jak wykazała później czarna skrzynka irańskiego samolotu, piloci irańskiego cywilnego statku powietrznego słyszeli jedynie trzy ostatnie komunikaty, pomimo tego je zignorowali, omyłkowo twierdząc, że są one kierowane do irańskiego samolotu Orion, operującego w tym rejonie[684].

W trakcie trwającego w dniach 13–17 marca 1989 r. spotkania, Rada ICAO podjęła ostateczną decyzję w zakresie oceny zestrzelenia cywilnego statku powietrznego *Iran Air* (lot numer 655). W przyjętej uchwale Rada ICAO wyraziła swoje głębokie ubolewanie z powodu wspomnianej katastrofy, do której doszło w wyniku błędów w identyfikacji statku powietrznego, co ostatecznie doprowadziło do zestrzelenia samolotu pasażerskiego *Iran Air* i śmierci aż 290 osób. Dodatkowo Rada ICAO potwierdziła swoje stanowisko, które potępiało użycie broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym w locie. Wezwała również wszystkie państwa-strony Konwencji chicagowskiej do możliwie jak najszybszego ratyfikowania Protokołu, który wprowadzał do Konwencji art. 3 *bis*. Nakazywał on powstrzymanie się od

[682] M. Marcinko, *Wybrane aspekty…,* s. 257.
[683] M. Marcinko, *Zasady podejmowania…,* s. 114.
[684] B. E. Foont, *Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law,* „Journal of Air Law and Commerce" 2007, vol. 72, s. 711-712.

ewentualnego użycia broni w stosunku do cywilnych statków powietrznych[685]. Stany Zjednoczone zdecydowały się jednak zapłacić odszkodowania spadkobiercom ofiar w wysokości 300 tysięcy dolarów za każdą z nich, pomimo tego nigdy nie przyznały się do swojej winy za zestrzelenie samolotu. Rząd amerykański stwierdził, że był to jednostronny akt dobrej woli. Po wypłacie odszkodowania zamknięto również sprawę, tocząca się m.in. przed Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości[686].

Ostrą krytykę ICAO wywołało również zestrzelenie dwóch cywilnych statków powietrznych, którego dokonał kubański myśliwiec nad obszarem wód międzynarodowych w lutym 1996 r. ICAO, po przygotowaniu stosownego sprawozdania, przyjęła 28 czerwca 1996 r. rezolucję, która, jak zauważa P. Polek „potwierdzała następujące zasady: po pierwsze, państwa muszą powstrzymać się od stosowania broni przeciwko samolotom cywilnym, znajdującym się w powietrzu; w przypadku przechwycenia samolotu cywilnego życie osób na pokładzie oraz bezpieczeństwo samolotu muszą pozostać niezagrożone. Po drugie, państwa muszą podjąć odpowiednie kroki w celu zakazania celowego używania wszelkich samolotów cywilnych zarejestrowanych w tym kraju lub używanych przez operatora, którego głównym miejscem prowadzenia działalności lub stałą siedzibą jest to państwo, do jakiegokolwiek celu niezgodnego z celami Konwencji chicagowskiej. Po trzecie, stosowanie broni przeciwko samolotom cywilnym znajdującym się w powietrzu jest niezgodne z podstawowymi zasadami humanitaryzmu oraz międzynarodowego prawa zwyczajowego skodyfikowanego w art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej oraz w standardach i zalecanych praktykach zawartych w Załącznikach do Konwencji. Zasady te zostały również potwierdzone w rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 1067(1996)”[687].

Jednak w historii terroryzmu lotniczego dniem przełomowym były zamachy z 11 września 2001 r. Po tych wydarzeniach, zgodnie z reakcją międzynarodową, całkowicie zredefiniowano podejście do zjawiska terroryzmu, a także zmodyfikowano kierunek w zakresie rozwoju prawa, dotyczącego bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Efektem tego było natychmiastowe zaostrzenie regulacji, a także wprowadzenie w wielu państwach ustaw oraz przepisów antyterrorystycznych, uwzględniających możliwość zestrzelenia przejętego cywilnego statku powietrznego, mającego posłużyć jako narzędzie ataku[688]. Ze względu na wagę tego zagadnienia i jego wpływ na prawo międzynarodowe publiczne, jak i regulacje

[685] M. Marcinko, *Zasady podejmowania…,* s. 130-131.
[686] A. Fortońska, *Legal aspects regarding liability for shooting down an aircraft*, „Journal of KONBiN” 2021, vol. 51, s. 44.
[687] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…,* s. 309.
[688] P. Polek, *Neutralizacja cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa w prawie polskim*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego” 2015, nr 1, s. 58.

poszczególnych państw, a także działania, które w tym zakresie podjęła ICAO, powyższa tematyka zostanie omówiona w następnym podrozdziale.

Jednym z ostatnich najtragiczniejszych wydarzeń, biorąc pod uwagę m.in. liczbę ofiar, było wspominane już zestrzelenie samolotu pasażerskiego linii *Air Malaysia* z 17 lipca 2014 r. ICAO na bieżąco stara się reagować na zagrożenia i poprzez współpracę z innymi organizacjami o zbliżonym profilu działania, zapobiegać - na ile jest to możliwe - zagrożeniom w przestrzeni powietrznej. Przykładem tego może być rok 2014, kiedy to ICAO zaprosiła przedstawicieli Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), Międzynarodowej Rady Portów Lotniczych (ACI), czy też Organizacji Służb Żeglugi Powietrznej Cywilnego (CANSO) do dyskusji, mającej na celu omówienie zagrożeń w zakresie lotnictwa cywilnego, których podłożem są strefy konfliktów. Dyskusja była bezpośrednią reakcją zestrzelenie malezyjskiego Boeinga 777 obsługującego w dniu 17 lipca 2014 r. lot z Amsterdamu do Kuala Lumpur z 283 pasażerami i 15 członkami załogi na pokładzie (nikt nie przeżył katastrofy). Organizacje we wspólnym oświadczeniu, które zostało wydane po zakończeniu spotkania, oznajmiły: „spotkaliśmy się dzisiaj w ICAO ze zbiorową determinacją pilnego przeglądu problemów i potencjalnych rozwiązań, które należy podjąć". Dodatkowo podkreślono, że po katastrofie MH-17, ICAO ponownie przypomniała państwom-stronom Konwencji o obowiązku zajęcia się możliwymi zagrożeniami, w zakresie lotnictwa cywilnego, w należącej do nich przestrzeni powietrznej. Strony spotkania podkreśliły znaczenie pracy ICAO w aspekcie tego tematu, a także wskazały na potrzebę pilnej współpracy z krajami członkowskimi, w zakresie koordynacji z przemysłem lotniczym oraz innymi organami w ramach ONZ[689]. Na temat powyższej problematyki dyskutowano również w trakcie trwającej w dniach 2-5 lutego 2015 r. Drugiej Konferencji Bezpieczeństwa Wysokiego Szczebla ICAO, która odbyła się w Montrealu. Większość podejmowanych zagadnień odnosiła się do bezpieczeństwa lotów w strefach konfliktów (*conflict zones*). Pomimo tego, że raport Konferencji nie wskazuje definicji tego pojęcia i co więcej, nie odsyła w tym celu do żadnego innego źródła, to jednak należy przyjąć na gruncie zaleceń, które zostały wprowadzone na skutek debaty, że będą nimi wszelkiego rodzaju obszary, doświadczające konfliktu jednego, czy też większej liczby państw. Trudno jednak stwierdzić, czy w każdym przypadku chodzić będzie o konflikt zbrojny. Z racji tego ważnym celem Organizacji powinno być stworzenie centralnego systemu, który zawierałby informacje, dotyczące potencjalnych stref zagrożenia i w razie potrzeby mógłby wysyłać wiadomości do

[689] R. Abeyratne, *Ensuring Regional Safety in Air Transport*, „Air and Space Law" 2010, vol. 35, s. 249.

załóg statków powietrznych. W trakcie Konferencji wezwano także społeczność międzynarodową, by potraktowała jako pilną sprawę gromadzenia oraz tworzenia baz informacji, mogących służyć do opracowania wspomnianego systemu[690]. Dodatkowo należy podkreślić, iż lot odbywał się pomimo tego, że wcześniej ICAO wydało ostrzeżenia skierowane do rządów o istniejącym ryzyku przeprowadzania operacji lotniczych nad Ukrainą dla samolotów handlowych (pomimo tego, takie loty wykonywały także inne linie, jak np. rosyjski *Aeroflot* czy niemiecka *Lufthansa*), a także pomimo faktu, że w dniu 14 lipca 2014 r. za pomocą rakiet Buk zestrzelono z wysokości 6,4 km samolot transportowy ukraińskich sił zbrojnych[691].

Ostatni przypadek zestrzelenia cywilnego statku powietrznego miał miejsce 8 stycznia 2020 r. Wtedy to Boeing 737-800 linii *Ukraine International Airlines* (lot 752), wykonujący lot z Teheranu do Kijowa, został zestrzelony zaraz po starcie z międzynarodowego portu lotniczego Imama Khomeiniego w stolicy Iranu. Śmierć poniosło 176 osób – wszyscy pasażerowie oraz członkowie załogi, będący na pokładzie. Do zdarzenia doszło pięć dni po decyzji prezydenta USA Donalda Trumpa, dotyczącej ataku dronem na terytorium Iraku, w którym śmierć poniósł irański gen. Qasem Soleimani. Rząd Iranu na samym początku zaprzeczył swojej odpowiedzialności za zestrzelenie statku, jednak śledztwo wykazało, iż samolot zestrzelony został przez dwa pociski ziemia-powietrze, które wystrzelono z terytorium Iranu[692]. Ówczesne oświadczenie irańskiego wojska wskazywało, że statek powietrzny został trafiony przez „błąd ludzki", w momencie, gdy samolot skręcił w stronę „wrażliwego centrum wojskowego", znajdującego się - ze względu na wcześniejsze wydarzenia - w najwyższym poziomie gotowości[693]. Z kolei premier Kanady Justin Trudeau już 9 stycznia 2020 r. w trakcie konferencji prasowej oświadczył, że samolot najprawdopodobniej został zestrzelony przez irańskie rakiety ziemia-powietrze w wyniku błędu ludzkiego. Ze względu na fakt, że w katastrofie śmierć poniosło 74 kanadyjskich obywateli (w większości byli to etniczni Irańczycy lub Kanadyjczycy pochodzenia irańskiego) rząd Kanady objął sprawę szczególnym nadzorem. Wśród ofiar znaleźli się także obywatele Iranu (82 os.), Ukrainy (11 os.), Szwecji (10 os.), Afganistanu (7 os.) oraz Wielkiej

[690] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…,* s. 106-107.
[691] C. Mik, *Opinia prawna…*, s. 78.
[692] M. Ashouri, *The role of transnational private actors in Ukraine International Flight 752 crash in Iran under economic sanctions pressure*, „Journal of National Security Law & Policy" 2021, vol. 11, no. 3, s. 687.
[693] L. Salmani, *The Place of Due Diligence Principle in Prevention of Air Accidents: Shooting of Ukrainian International Airlines Flight (752)*, „The Journal of Legal Research" 2021, vol. 19, s. 61.

Brytanii (3 os.)[694]. Prezydent Iranu Hasan Rouhani, komentując wydarzenie, określił je mianem „katastrofalnej pomyłki". Z kolei ukraińskie władze nie zdecydowały się na przyjęcie irańskiej oferty odszkodowania w wysokości 80 000 dolarów za każdą ofiarę i zaapelowały o zwiększenie jego wysokości. Strona ukraińska podkreśliła, iż jeśli negocjacje nie zakończą się porozumieniem, wniesiona zostanie sprawa do sądów międzynarodowych, m.in. do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Jak podkreślała Ukraina, Iran odmówił dalszego kontynuowania negocjacji. Z kolei władze Kanady, Wielkiej Brytanii, Afganistanu oraz Szwecji, których obywatele także znajdowali się na pokładzie, wskazały, że rodziny ofiar domagają się odszkodowania bezpośrednio od władz irańskich[695].

ICAO, oceniając działania irańskiego wojska w trakcie zestrzelenia, określiła je jako niewłaściwe oraz sprzeczne m.in. z art. 9 Konwencji, wyraźnie regulującym zakazane strefy powietrzne. Należy podkreślić, że ukraiński samolot w rzeczywistości wykonywał swój lot zgodnie z zaplanowaną trasą, a nie trasą, która byłaby zabroniona przez władze Iranu. W czerwcu 2023 r. Ukraina, Wielka Brytania, Szwecja i Kanada łącznie pozwały Iran do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Do tej pory katastrofa ukraińskich linii lotniczych w Iranie była ostatnią sytuacją, w którym doszło do zestrzelenia cywilnego statku powietrznego[696].

Odmienna sytuacja ma miejsce w przypadku wojskowych statków powietrznych, które bez wymaganego zezwolenia dokonują naruszenia przestrzeni powietrznej danego państwa. W tego typu zdarzeniach mocniejszy staje się argument samoobrony, zaś mniejszy ciężar dowodowy, jednak w dalszym ciągu jest wątpliwe, czy taki przypadek zwalnia od konieczności wydania wcześniejszego ostrzeżenia[697]. Państwo, będące ofiarą naruszenia jego przestrzeni powietrznej przez statek wojskowy, musi w pierwszej kolejności zweryfikować m.in. skalę naruszenia, jego wymiar czasowy, a także wstępnie rozeznać intencje pilota, wzywając go np. do opuszczenia przestrzeni powietrznej danego kraju. Dopiero w sytuacji zignorowania tych komunikatów, mogłoby ono podjąć decyzję o reakcji w ramach środków policyjnych. Reakcją, mieszczącą się w tych ramach, może być np. wykonanie wskazanego manewru powietrznego, który zmusiłby intruza do zmiany toru lotu albo lądowania na

[694] P. Amarasinghe, E. Jayawardane, *International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752*, „BESA Center Perspectives Paper" 2021, no. 1, s. 414.
[695] T. V. Novikova, S. O. Kuts, *Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development*, „Rudn Journal of Law" 2021, vol. 25, No 4, s. 842-843.
[696] M. A. Masrur, A. A. Lamadiri, J. A. Putri, A. Nayuko, M. R. Ariyanto, *Jurisdiction of shooting down ukrainian plane by Iran in international law*, „International Journal of Law and Legal Ethics" 2023, vol. 4, s. 6-7.
[697] M. Marcinko*, Wybrane aspekty…,* s. 259.

najbliższym wskazanym porcie lotniczym, czy też wypuszczenia w jego stronę strzałów ostrzegawczych. Wykorzystanie wspomnianych instrumentów policyjnych, które posiadają mniejszą skalę i zasięg, niż np. działania w samoobronie, to naturalne uczynienie zadość m.in. zasadzie proporcjonalności, czy też konieczności odpowiedzi[698].

Należy jednak zauważyć, że w stosunkach międzynarodowych fakt zestrzelenia samolotu wojskowego jednego państwa w strefie granicznej drugiego państwa nie stanowi sytuacji rzadko spotykanej. Jak dotychczas wskazywano, zgodnie z art. 1 Konwencji chicagowskiej, uznaje się zasadę wyłączności suwerenności państwa w jego przestrzeni powietrznej. Liczba incydentów, dotyczących naruszenia przestrzeni powietrznej, zaczęła proporcjonalnie wzrastać od momentu pojawienia się pierwszych samolotów bojowych. Państwa neutralne (Szwajcaria, Holandia) w trakcie I wojny światowej praktykowały przechwytywanie obcego wojskowego statku powietrznego oraz ostrzeliwanie go, nawet bez wcześniejszego ostrzeżenia. Okres międzywojenny dostarczył również incydentów nad terytorium naszego kraju, które związane były z lotami o niejasnym statusie, wykonywanymi przez lotnictwo niemieckie. Z kolei w latach 1949-1955 chińskie i radzieckie lotnictwo atakowało oraz zestrzeliło kilka samolotów patrolowych Stanów Zjednoczonych, a wydarzenia te miały miejsce w międzynarodowej przestrzeni powietrznej nad Morzem Chińskim, a także w okolicach półwyspu Kamczatka, wspominanej wyspy Sachalin oraz nad Morzem Barentsa[699]. W 1960 r. miało miejsce zestrzelenie należącego do USA samolotu szpiegowskiego U-2, który na znacznej wysokości przelatywał przez przestrzeń powietrzną ZSRR. Argumenty, mówiące o tym, że loty w górnych fragmentach przestrzeni powietrznej były wolne, nie znalazły uznania wśród społeczności międzynarodowej. Podobnie jak argument mówiący w tamtym czasie o tym, że użycie siły w takiej sytuacji nie było uzasadnione samoobroną, ponieważ nie dokonano zbrojnej agresji przez stronę amerykańską. Pomimo tego wśród państw - zazwyczaj przychylnych USA - zaczęła dojrzewać koncepcja, która dopuszczała kontrolę zbrojeń, wykorzystując zwiadowcze statki powietrzne, czy kosmiczne. Efektem tych koncepcji było przyjęcie 24 marca 1992 r. Traktatu helsińskiego o otwartych przestworzach, który regulował dopuszczalność oraz warunki wykonywania lotów obserwacyjnych, a także tranzytowych. Zakończenie zimnej wojny spowodowało również zmniejszenie przypadków zestrzeliwania wojskowych statków powietrznych[700].

---

[698] J. Wojas, *Aspekty prawne rosyjskich prowokacji zbrojnych wobec państw NATO*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny" 2017, nr 40, s. 61.
[699] M. Piątkowski, *Zestrzelenie rosyjskiego samolotu wojskowego a międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych*, „Biuletyn Analiz Centrum Inicjatyw Międzynarodowych" 2016, nr 8, s. 24-25.
[700] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 30.

Jednym z ostatnich tego typu głośnych przypadków było zestrzelenie przez Syrię tureckiego samolotu wojskowego. Należy podkreślić, że w ostatnich latach relacje obu państw nie należały do najlepszych, jednak również nic nie wskazywało na możliwość ich diametralnego pogorszenia. 22 czerwca 2012 r. samolot RF-4E Phantom II Tureckich Sił Powietrznych został zestrzelony u wybrzeży Morza Śródziemnego przez syryjską obronę przeciwlotniczą. Po tym wydarzeniu pojawiło się wiele niejasności, zaś oba państwa zaczęły się przerzucać odpowiedzialnością. Turcja utrzymywała, że nie naruszyła syryjskiej przestrzeni powietrznej, a do zestrzelenia doszło w momencie, gdy samolot znajdował się w międzynarodowej przestrzeni powietrznej. Szczątki samolotu zostały odnalezione około 6-8 mil od wybrzeży Syrii, a więc na obszarze, który wchodził w skład jej morza terytorialnego. Wszystkie przesłanki wskazywały na fakt, że faktycznie mogło dojść do naruszenia syryjskiej przestrzeni powietrznej[701]. Taką ewentualność osobiście potwierdził prezydent Turcji Abdullah Gul, który stwierdził, że możliwy wydaje się scenariusz, w ramach którego 22 czerwca 2012 r. turecki wojskowy statek powietrzny krótkotrwale naruszył wspominaną już przestrzeń powietrzną. Oświadczenie, które zostało złożone przez najwyższego przedstawiciela władzy w tym kraju, pozwala stwierdzić, że z dużym prawdopodobieństwem informacja o naruszeniu przestrzeni powietrznej Syrii jest prawdziwa, a turecki samolot nie uzyskał wcześniejszej wymaganej zgody na wlot od władz tego kraju[702].

Dnia 24 listopada 2015 r. miał miejsce inny, szeroko komentowany, przypadek zestrzelenia wojskowego statku powietrznego. Rosyjski samolot szturmowy Su-24, który tego dnia wykonywał misję bojową w okolicach granicy syryjsko-tureckiej, mającą najprawdopodobniej na celu bombardowanie jednostek syryjskich Turkmenów, stanowiących opozycję do wspieranego przez Rosję reżimu prezydenta Baszszara al-Asada, został zestrzelony przez dyżurną parę tureckich myśliwców wielozadaniowych F-16. Turcja wskazywała, że załoga Su-24 otrzymała wielokrotne ostrzeżenie przed nieuprawnionym wlotem w turecką przestrzeń powietrzną, zaś brak odpowiedzi ze strony rosyjskiego samolotu, polegającej np. na zmianie kierunku lotu, spowodował opisywaną reakcję. Dodatkowo Rosjanie nie pierwszy raz decydowali się na takie manewry. W kierunku rosyjskiego samolotu wystrzelono pocisk powietrze-powietrze (typu *Sidewinder*). Spowodował on krytyczne uszkodzenie wojskowego statku powietrznego, przez co jego załoga musiała podjąć decyzję o katapultowaniu się. Zestrzelenie, jak również upadek Su-24

[701] M. Podraza, *Zestrzelenie cywilnego…,* s. 102.
[702] J. Zielińska, *Prawo państwa do samoobrony w kontekście naruszenia syryjskiej przestrzeni powietrznej,* „Stosunki Międzynarodowe" 2013, nr 1, s. 240.

miał miejsce na terytorium Syrii, w obszarze, który kontrolowany był przez syryjskich Turkmenów[703]. Rosjanie nie brali pod uwagę opcji ataku na samolot, czego najlepszym przykładem było jego zestrzelenie przez turecki F-16. Nie posiadali oni pokładowych systemów obrony pasywnej, a swoje działania prowadzili bez osłony myśliwców. Po tym incydencie władze rosyjskie zdecydowały dopiero, iż myśliwce wspierać będą samoloty bombowe, zaś do bazy w Chmejmim dodatkowo dostarczony zostanie system S-400. Zdecydowano również, że formę dodatkowego wsparcia stanowić będzie krążownik Moskwa, na pokładzie którego znajdował się system S-300 Fort[704]. Incydent zapoczątkował proces ochładzania stosunków rosyjsko-tureckich, które były napięte już od czasu oficjalnego dołączenia sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej do konfliktu na terenie Syrii, walczących po stronie rządu w Damaszku. Jednak rok później, prezydent Turcji Recep Tayyip Erdogan, w trakcie swojej oficjalnej wizyty w Petersburgu, przeprosił za całe zdarzenie. Zdaniem niektórych obserwatorów napięcie na linii Turcja-Rosja mogło doprowadzić nawet do otwartego konfliktu pomiędzy będącym członkiem NATO krajem i Rosją[705].

3.3.2. Ochrona cywilnych statków powietrznych w pracach ICAO i regulacjach krajowych po 11 września 2001 r.

Dnia 11 września 2001 r. cztery pasażerskie samoloty, należące do linii lotniczych *United Airlines* oraz *American Airlines,* które wykonywały loty krajowe na terytorium Stanów Zjednoczonych, zostały uprowadzone przez grupę 19 osób pochodzenia arabskiego.Następnie, po ich bezprawnym zawładnięciu, porywacze użyli samolotów po to, by wyrządzić jak największe szkody i zabić jak największą liczbę ludzi. USA stały się więc celem ataku terrorystycznego na niespotykaną dotąd skalę[706]. Dokonano go na dwie bliźniacze wieże *World Trade Center*, a także budynek Pentagonu. W zamachach łącznie zginęły 2973 osoby (nie licząc 19 zamachowców), w tym również 6 obywateli Polski, zaś 26 osób uznano za zaginione i nie odnaleziono ich do dziś. Akcja ratunkowa zwiększyła liczbę ofiar śmiertelnych o kolejnych 300 funkcjonariuszy[707]. Skutkiem zamachów był

[703] M. Piątkowski, *Zestrzelenie rosyjskiego…,* s. 24.
[704] A. M. Dyner, *Trzy miesiące rosyjskiej interwencji w Syrii – implikacje wojskowe i polityczne*, „Biuletyn PISM" 2016, nr 1, s. 2.
[705] J. Gajda, *Iran, Rosja, Turcja: nowy bliskowschodni tercet?*, „Pułaski Policy Papers. Komentarz Międzynarodowy Pułaskiego" 2016, nr 1 , s. 2.
[706] P. Kasprzyk, *Zagadnienie wyrównywania szkód wynikłych z ataku terrorystycznego na przykładzie bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym* [w:] M. Malinowski, R. Ożarowski, W. Grabowski (red.), *Ewolucja terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*, Gdańsk 2009, s. 563.
[707] A. Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę*…, s. 285-287.

natychmiastowy spadek liczby przewozów pasażerskich – w skali świata wyniósł on aż 18,4%. Następstwem tego było bankructwo wielu linii lotniczych oraz ograniczenie produkcji samolotów, a także zwolnienie pracowników, którzy byli zatrudnieni w branży lotniczej. W samych Stanach Zjednoczonych, po wydarzeniach z 11 września 2001 r., dokonano redukcji w zatrudnieniu w branży lotniczej o ok. 80 000 pracowników. Liczba przewozów zmniejszyła się z kolei o ok. 20%, zaś łączne starty amerykańskich przewoźników oszacowano na ok. 5 mld USD. Zamach przyczynił się również do gigantycznych strat finansowych w USA. Na 13 mld dolarów obliczono straty materialne, około 35-50 mld dolarów stanowiły straty firm ubezpieczeniowych, zaś straty spowodowane spadkiem cen akcji tylko w pierwszym tygodniu po ataku oscylowały w granicach około 1,2 biliona dolarów. Należy też uznać, że wydarzenia te zapoczątkowały kryzys ekonomiczny i polityczno-militarny w USA, który następnie przekształcił się w kryzys o zasięgu globalnym[708].

Zamachy spowodowały więc głębokie przekształcenia w dotychczasowej rzeczywistości międzynarodowej, tym bardziej, że wymierzone były przeciwko Stanom Zjednoczonym, czyli najpotężniejszemu militarnie i najbardziej wpływowemu mocarstwu na naszej ziemi po tzw. „zimnej wojnie". W rezultacie walka z terroryzmem, która wcześniej stanowiła przedmiot intensywnej kooperacji międzynarodowej, jednak bardziej o drugorzędnym znaczeniu, w pierwszej dekadzie XXI wieku stała się jednym z najważniejszych obszarów współpracy na płaszczyźnie bezpieczeństwa[709]. Wydarzenia z 11 września 2001 r. były pierwszym atakiem na tak dużą skalę, w którym wykorzystano uprowadzone wcześniej cywilne statki powietrzne, zaś rozmiar zniszczeń oraz wspominanych strat w ludziach doprowadził do redefinicji światowego zagrożenia terrorystycznego[710]. Jak się okazało, nawet taka potęga gospodarcza i militarna, jak Stany Zjednoczone, nie jest w stanie ochronić swoich obywateli przed zjawiskiem terroryzmu międzynarodowego. Po tych wydarzeniach na międzynarodowych lotniskach wprowadzono szczególne formy zabezpieczenia i podjęto próby, mające na celu wielopłaszczyznowe przeciwdziałanie terroryzmowi, co niestety nie pozwoliło na pełne osiągnięcie zakładanych rezultatów[711].

---

[708] T. Compa, *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis" 2018, nr 1, s. 86-87.
[709] M. Madej, *Międzynarodowa współpraca w zwalczaniu terroryzmu po 11 września 2001 roku*, „Stosunki Międzynarodowe" 2012, nr 2, s. 83.
[710] P. Polek, *Neutralizacja cywilnego…,* s. 56.
[711] A. Kilińska-Pękacz, *Prawnokarna ochrona przed terroryzmem lotniczym w Polsce porównawczym* [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej*, Bydgoszcz 2014, s. 293.

Po atakach z 11 września 2001 r. zarówno ICAO, jak i Unia Europejska, podjęły działania, które miały na celu udoskonalenie oraz ujednolicenie środków ochrony, służących zapobieganiu aktom terroryzmu w ogóle, zaś lotniczego w szczególności. Wymagania międzynarodowe jasno wskazywały, że przewoźnicy lotniczy, a także pozostali użytkownicy statków powietrznych, czy zarządy lotnisk i organy zarządzające ruchem lotniczym itd. również realizują stosowne programy ochrony. Zadaniem przewoźników lotniczych jest precyzowanie obowiązków dowódców, czy załóg statków powietrznych, a także innych członków personelu w tym aspekcie. Warto podkreślić, że w 2001 r. ICAO podjęła działania, mające na celu rewizję obowiązującego prawa[712].

W grudniu 2001 r. ICAO w Załączniku 12 przyjęła poprawkę 10, odnoszącą się do terroryzmu międzynarodowego. Również w tym samym roku Zgromadzenie ICAO uchwaliło Deklarację niewłaściwego stosowania samolotów cywilnych jako broni, potępiającą takie działania, a także każde inne wykorzystanie cywilnych statków powietrznych w celach terrorystycznych, zauważając, iż jest to naruszenie Konwencji chicagowskiej oraz prawa międzynarodowego[713]. Deklaracja wzywała też państwa-strony do zwiększenia wysiłków, mających na celu pełną implementację i realizację wielostronnych Konwencji, odnoszących się do bezpieczeństwa lotnictwa oraz Standardów i Zalecanych Praktyk ICAO (*ICAO Standards and Recommended Practices - SARPS*), w kwestii bezpieczeństwa lotnictwa oraz monitorowania jej implementacji, czy podejmowania przez kraje dodatkowych odpowiednich środków bezpieczeństwa, które byłyby współmierne do poziomu zagrożenia po to, by zapobiegać i zwalczać akty terrorystyczne wymierzone w lotnictwo cywilne. W dniu 14 czerwca 2002 r. Rada ICAO dokonała zatwierdzenia Planu Działania, który dotyczył bezpieczeństwa lotniczego i zawierał postanowienia w zakresie regularnych, systematycznych, obowiązkowych oraz zharmonizowanych kontroli, które umożliwiały dokonywanie oceny bezpieczeństwa lotniczego w państwach członkowskich ICAO. Z kolei w lutym 2002 roku Rada ICAO wypracowała Uniwersalny Program Kontroli Bezpieczeństwa (*Universal Security Audit Programme - USAP*), który obejmował m.in. porozumienia w zakresie bezpieczeństwa portów lotniczych oraz programy dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego po to, by dokonywać oceny poziomu realizacji przez państwa-strony standardów w kwestii bezpieczeństwa. Co ważne, narzucał on obowiązek audytu jakości kontroli w zakresie bezpieczeństwa przez państwa członkowskie Organizacji[714].

[712] M. Żylicz, *Terroryzm lotniczy…*, s. 25.
[713] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…*, s. 309.
[714] M. Marcinko, *Wybrane aspekty…*, s. 255.

Całość działań ICAO doprowadziła ostatecznie do przyjęcia w dniu 10 września 2010 r., w trakcie odbywającej się w Pekinie konferencji, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących lotnictwa cywilnego oraz Protokołu dodatkowego do Konwencji haskiej z 1970 r. Tzw. Konwencja pekińska, zastąpiła Konwencję montrealską z 1971 r., która została zmieniona Protokołem z 1988 r. i dokonała rozszerzenia zakresu przedmiotowego i podmiotowego przestępstw międzynarodowych oraz ich formy, ujmując dość szeroko działania powiązane z terroryzmem międzynarodowym. Obligowała ona państwa-strony do stosowania surowych kar w stosunku do sprawców wspomnianych czynów oraz do zapobiegania przestępstwom, które zostały w niej zdefiniowane. Z kolei Protokół zmodyfikował treść Konwencji haskiej z 1970 r. w stronę zapewnienia jej spójności ze wspominaną Konwencją pekińską. Konwencja pekińska razem z Protokołem dostosowują stan prawny do zmian, które stanowią zagrożenia dla lotnictwa cywilnego (również do ich uwarunkowań technologicznych) i dodatkowo starają się usunąć braki w przepisach, porządkując dotychczasowy system międzynarodowego prawa lotniczego[715].

Analizując działania Unii Europejskiej, należy przede wszystkim wspomnieć o wprowadzeniu rozporządzenia nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r., które ustanawiało wspólne zasady w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Było to zarazem pierwsze systemowe rozwiązanie, dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego, które w sposób bezpośredni mogło być stosowane przez wszystkie państwa członkowskie UE. Na jego wagę wskazuje art. 10, który wprost nakazuje, by kary nakładane za naruszenie przepisów rozporządzenia miały charakter skuteczny, proporcjonalny oraz odstraszający. Po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r., już 14 września 2001 r. zwołane zostało nadzwyczajne posiedzenie Rady Transportu Unii Europejskiej. Komisja Europejska oraz ministrowie transportu krajów członkowskich stwierdzili, iż należy dokonać pełnego wdrożenia zasadniczych środków w zakresie ochrony lotnictwa, opracowanych w formie zaleceń Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Dzięki tym wnioskom politycznym 10 października 2001 r. Komisja Europejska przyjęła dokument w zakresie rozporządzenia ramowego Parlamentu Europejskiego i Rady, które ustanawiało wspólne zasady w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego. Wniosek ten został przyjęty 16 grudnia 2002 r. przez procedurę współdecyzji, a rozporządzenie weszło w życie w dniu 19 stycznia 2003 r. (w późniejszym czasie było wielokrotnie zmieniane)[716]

[715] E. Dynia, *Rola ICAO…*, s. 13.
[716] A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie…,* s. 42.

Wydarzenia z 11 września 2001 r. skłoniły wiele państw do przyjęcia w swoich wewnętrznych ustawodawstwach regulacji, które umożliwiałyby zestrzelenie cywilnych statków powietrznych, będących przedmiotem działań sprzecznych z prawem, po to, by zminimalizować straty i ochronić bezpieczeństwo powszechne (m.in. Polska w 2004 r., Republika Federalna Niemiec w 2004 r., czy Federacja Rosyjska w 2006 r.). Wspomniane działania legislacyjne państw były krokiem wstecz, w porównaniu do opracowanych już w ostatnich dziesięcioleciach, w ramach środowiska międzynarodowego, zasad bezpieczeństwa w odniesieniu do cywilnego ruchu lotniczego. Szerzej, stanowiły nowy etap w procesie kształtowania się współczesnego prawa międzynarodowego, odnoszącego się do bezpieczeństwa cywilnej żeglugi powietrznej, a przede wszystkim etap, oznaczający powrót do zasad, które obowiązywały jeszcze przed omawianym już zestrzeleniem koreańskiego samolotu pasażerskiego nad wyspą Sachalin. Co więcej, zidentyfikowanie całkiem nowego, nieznanego wcześniej zagrożenia, które polegało na terrorystycznych zamachach samobójczych, w ramach których wykorzystywano statki powietrzne, spowodowało, że państwa zaczęły rozważać powrót do praktyki atakowania cywilnych statków powietrznych, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu powszechnemu[717].

Skala i zakres ogólnoświatowych reakcji na zamachy z dnia 11 września 2001 r., spowodowały, że także w Polsce, 3 lata po tych wydarzeniach, wprowadzone zostały zmiany, które zezwalały odpowiednim organom podjąć decyzję o zestrzeleniu, we wskazanych przypadkach, obcego wojskowego lub cywilnego statku powietrznego[718]. Za pomocą nowelizacji z dnia 2 lipca 2004 r. do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, wprowadzony został art. 122a, zgodnie z którym: „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 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”[719].

Przepis ten umożliwiał dokonanie zniszczenia cywilnego statku powietrznego w sytuacji wykorzystania go do działań niezgodnych z prawem, szczególnie w ramach środka

[717] P. Milik, R. Stachurski, *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego – aspekty prawne i operacyjne* [w:] J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015, s. 426-428.
[718] E. Milczarek, *Ograniczenia praw i wolności obywatelskich w obliczu zagrożenia terrorystycznego* [w:] G. Libor (red.), *Oblicza współczesnego terroryzmu*, Będzin 2016, s. 70.
[719] E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 16.

ataku terrorystycznego z powietrza, o ile wymagają tego szczególne względy bezpieczeństwa państwa. Podmiotem, który posiadał stosowne kompetencje do stwierdzenia zaistnienia przesłanek, na mocy których mogło dojść do zestrzelenia samolotu pasażerskiego, a także wydania stosownego rozkazu w myśl tego przepisu był organ dowodzenia obroną powietrzną, zaś ustalenia stanu faktycznego miał on dokonywać, biorąc pod uwagę zwłaszcza informacje, które miały pochodzić od państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym. Początkowo była nim Agencja Ruchu Lotniczego, stanowiąca jednostkę organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze", a w późniejszym czasie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, będąca państwową osobą prawną, podlegającą ministrowi infrastruktury. Impulsem do uruchomienia opisanej powyżej sankcji miały więc być „w szczególności" informacje, które pochodziły od jedynego wskazanego w prawie podmiotu administracji lotniczej i to dość niskiej rangi. Należy podkreślić, że obcy statek powietrzny mógł zostać zestrzelony bez podejmowania wcześniej jakichkolwiek innych czynności (np. próby przechwycenia)[720].

Przepis ten, budzący dość duże kontrowersje, został następnie poddany analizie w zakresie zgodności z Konstytucją, w tym – jak zauważa I. Kraśnicka - m.in. „z art. 2 (przyjmującym zasadę demokratycznego państwa prawnego i sprawiedliwości społecznej), art. 30 (przyjmującym godność człowieka, jako przyrodzoną i niezbywalną i jako taką stanowiącą źródło wolności i praw oraz nienaruszalny przedmiot poszanowania i obowiązkowej ochrony władz publicznych) oraz art. 38 (zapewniającym każdemu człowiekowi prawną ochronę życia) w związku z art. 31 ust. 3, na mocy którego ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, przy czym nie mogą owe ograniczenia naruszać istoty wolności i praw"[721].

Przepis art. 122a ustawy – Prawo lotnicze od samego początku stanowił przedmiot ożywionej dyskusji, odbywającej się na wielu płaszczyznach. Dnia 27 września 2007 r. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego zawnioskował do Trybunału Konstytucyjnego o orzeczenie, iż art. 122a ustawy – Prawo lotnicze jest niezgodny z art. 2, art. 26, art. 30, art. 31 ust. 3, a także art. 38 Konstytucji. Wnioskodawca wskazywał, że zestrzelenie cywilnego

[720] M. Kasiński, *Ekspansja represyjnej funkcji administracji publicznej jako zagrożenie demokratycznego państwa prawnego*, „Roczniki Nauk Prawnych" 2011, nr 1, s. 290-291.
[721] I. Kraśnicka, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego: ewolucja w polskim prawie na tle porównawczym* [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej*, Bydgoszcz 2014, s. 245-246.

statku powietrznego w swoim założeniu zakłada doprowadzenie do śmierci osób, które znajdują się na pokładzie, zwłaszcza pasażerów. Minister Obrony Narodowej, wydając odpowiednie polecenia, jednocześnie wydaje nakaz umyślnego pozbawienia życia osób, które w żadnym wypadku nie są agresorami. W opinii Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego, prawo do życia, które na gruncie art. 38 Konstytucji nie ma charakteru absolutnego, w ramach jego ograniczenia, w sytuacji kolizji z pozostałymi wartościami, a także chronionymi prawnie dobrami, które posiadają charakter konstytucyjny, powinno następować w skutek uwzględnienia zasad proporcjonalności, adekwatności oraz subsydiarności regulacji prawnej, które wynikają z art. 31 ust. 3 Konstytucji. Jednakże w zakwestionowanej regulacji sam ustawodawca wykorzystał ogólne odwołanie celowościowe do abstrakcyjnie sformułowanej przesłanki „bezpieczeństwa państwa"[722].

Polskie regulacje prawne, dopuszczające możliwość zniszczenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie w sytuacji ataku terrorystycznego z powietrza zakwestionowane zostały przez Trybunał Konstytucyjny ze względu na dwie zasadnicze kwestie: brak precyzji ustawodawcy w zakresie procedury podejmowania tak fundamentalnej decyzji, a także niezgodności wspomnianych przepisów z podstawowymi prawami człowieka, zagwarantowanymi w polskiej Konstytucji (m.in. prawo do godności, prawna ochrony życia, a nawet zasada demokratycznego państwa prawnego i sprawiedliwości społecznej)[723]. Uzasadnienie wyroku z 30 września 2008 r.[724] podkreślało, że głównym zarzutem w stosunku do powyższych przepisów był fakt, iż zestrzelenie cywilnego statku powietrznego łączyło się ze spowodowaniem śmierci osób, znajdujących się na pokładzie, przede wszystkim pasażerów. Decyzja ta był więc niczym innym, jak nakazem umyślnego pozbawienia życia osób, które nie były agresorami[725]. Kwestia zgodności art. 122a z nakazem prawnej ochrony życia była najistotniejszą kwestię, która została poruszona w wyroku Trybunału Konstytucyjnego. Zgodnie z art. 38 Konstytucji RP „Rzeczpospolita Polska zapewnia każdemu człowiekowi prawną ochronę życia". Należy podkreślić, że prawna ochrona życia człowieka jest zagwarantowana również przez prawo międzynarodowe. TK w wyroku z dnia

[722] M. Łuksza, *Zestrzelenie uprowadzonego…,* s. 103.
[723] I. Kraśnicka, *Dopuszczalność zestrzelenia samolotu pasażerskiego nielegalnie przekraczającego powietrzną granicę terytorium państwa – nowe propozycje w prawie polskim na tle rozwiązań innych porządków prawnych* [w:] J. Menkes, E. Cała-Wacinkiewicz (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015, s. 330.
[724] Wyrok TK z 30 września 2008 r., sygn. akt K44/07, OTK-A 2008, nr 7, poz. 126 dotyczący możliwości zestrzelenia samolotu pasażerskiego w sytuacji niebezpieczeństwa użycia go do działań sprzecznych z prawem oraz zagrożenia bezpieczeństwa państwa.
[725] A. Marchwińska, E. Jasiuk, *Terroryzm lotniczy a ochrona praw jednostki zagwarantowana w Europejskiej Konwencji Praw Człowieka* [w:] E. Jasiuk, K. Sikora (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021, s. 20.

30 września 2008 r. wskazał, iż prawo do życia jest najwyższą wartością w całej społeczności oraz kulturze prawnej i z racji tego nie może być poddawane wartościowaniu, czy też różnicowaniu. Nie należy także poddawać go rozważaniom w odniesieniu do kryteriów ilościowych lub prognoz w zakresie potencjalnej długości trwania życia. Biorąc pod uwagę wszelkie zaistniałe przesłanki, Trybunał Konstytucyjny orzekł, iż art. 122a ustawy Prawo lotnicze nie jest w stanie w żadnym stopniu współgrać z konstytucyjnym standardem ochrony prawa do życia na żadnej ze wskazanych płaszczyzn. Skutkiem tego było uchylenie przepisu, który stanowił podstawę dla polskich władz do ewentualnego wydania rozkazu o zniszczeniu samolotu pasażerskiego, użytego do działań sprzecznych z prawem, np. porwanego przez terrorystów[726].

Trybunał Konstytucyjny jednoznacznie wskazał, że praw tych nie można naruszać decyzją organów państwowych, stanowiącą *de facto* wyrok śmierci na wszystkich osobach, znajdujących się na pokładzie samolotu. Jednocześnie odniósł się on do standardów międzynarodowych i europejskich, a także do stanowiska niemieckiego Federalnego Trybunału Konstytucyjnego, orzekającego 2 lata wcześniej w podobnej sprawie. Po ponad trzech latach prac nad przedmiotowym przepisem, polski ustawodawca podjął wreszcie zadanie, które zostało mu zasygnalizowane w postanowieniu wydanym przez TK po ogłoszeniu wspomnianego wyroku. Trybunał zasygnalizował Sejmowi m.in. podjęcie inicjatywy ustawodawczej w kwestii przepisów, które regulowały okoliczności pozwalające na zestrzelenie obcego cywilnego statku powietrznego w oparciu o przepisy ustawy o ochronie granicy państwowej[727].

Nowelizacją z 2011 r. wprowadzono do ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej regulację, która zakładała, że wobec cywilnego statku powietrznego możliwe jest zastosowanie procedury, która adresowana jest do wojskowego statku powietrznego, dokonującego nielegalnego przekroczenia granicy, łącznie z jego zestrzeleniem, jeśli jest on użyty jako „środek ataku o charakterze terrorystycznym"[728].

---

[726] S. Mieczychowska, *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r. (sygn. akt K 44/07)*, „Prawo i Bezpieczeństwo – Law & Security" 2023, nr 1, s. 99.

[727] I. Kraśnicka, *Dopuszczalność zestrzelenia…*, s. 330.

[728] W wyroku TK z 30 września 2008 r. sędziowie TK zauważyli, że działania podejmowane na mocy zaskarżonych przepisów są zgodne z Konstytucją RP tylko w zakresie, w jakim skierowane są przeciwko osobom, zamierzającym użyć statku powietrznego jako broni przeciwko ludności na ziemi. Trybunał argumentował, że działanie takie odpowiada subiektywnej postawie atakujących, gdy konsekwencje ich świadomego zachowania mogą być im osobiście przypisane, a tym samym zostaną pociągnięci do odpowiedzialności za czyny, które sami zainicjowali. Usprawiedliwienie wykroczenia przeciw prawu do życia oraz przeciw gwarancji nienaruszalności godności ludzkiej podyktowane jest w tym przypadku przesłanką, zgodnie z którą osoba atakująca przez swoje zachowanie sama spowodowała konieczność ingerencji państwa. W

Jednocześnie ustawodawca jasno podkreślił, że w sytuacji statku cywilnego takie zestrzelenie warunkowane będzie obecnością na pokładzie tego statku tylko i wyłącznie osób, które zamierzają go użyć, jako środka ataku o charakterze terrorystycznym. Z kolei same przepisy w zakresie procedury zostały doprecyzowane w rozporządzeniu 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[729].

Gdy w Polsce ma miejsce zagrożenie powietrzne, które jest spowodowane przez statek powietrzny, wykonujący lot w obszarze przestrzeni powietrznej RP bez otrzymanego wcześniej, stosownego zezwolenia, istnieje możliwość zastosowania wobec niego takich środków, jak np. wezwanie do lądowania na konkretnie wskazanym lotnisku, wezwanie do opuszczenia polskiej przestrzeni powietrznej albo dokonania zmiany parametrów lotu – m.in. kursu i wysokości oraz nakaz zaprzestania naruszania polskiej przestrzeni powietrznej. W sytuacji, gdy statek powietrzny w dalszym ciągu nie stosuje się do wyżej wymienionych wezwań i poleceń, prawo zezwala na przechwycenie go przez wojskowe statki powietrzne, zmuszenie do lądowania na wskazanym lotnisku, ostrzeżenie strzałami ostrzegawczymi, dokonywanymi z pokładu statku przechwytującego lub nawet jego zniszczenie. Zestrzelenie samolotu może mieć miejsce jedynie po jego uprzednim przechwyceniu oraz wydaniu ostrzeżeń. Formę zachowania w stosunku do takiego obcego samolotu w polskiej przestrzeni powietrznej określa państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zaś użycie bardziej ingerujących środków w zakresie zapobiegania atakom terrorystycznym z powietrza zależne jest od organów wojskowych. Przechwycenie samolotu oraz wydanie strzałów ostrzegających poprzedzone jest decyzją dowódcy operacyjnego sił zbrojnych, zestrzelenie – decyzją ministra obrony narodowej[730].

Republika Federalna Niemiec zaraz po zamachach z dnia 11 września 2001 r. podjęła decyzje, mające na celu wzmocnienie ochrony jej obywateli, a także ważnych obiektów państwowych przed potencjalnymi atakami terrorystycznymi. Otto Schily – ówczesny Minister Spraw Wewnętrznych, jak i szefowie pozostałych resortów w rządzie kanclerza G. Schrödera, odpowiedzialni byli za wdrożenie, a także weryfikację przestrzegania

---

każdej chwili, odstępując od swojego zbrodniczego planu, może ona zachować życie. Zob. E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 17.

[729] Zob. także E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego*…, s. 21.

[730] T. Kurowski, *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu terrorystycznego*, „Security, Economy & Law" 2020, nr 1.

przepisów w zakresie dwóch tzw. „pakietów antyterrorystycznych”[731]. Co więcej, w czerwcu 2004 r. niemiecki Bundestag przyjął nową ustawę o bezpieczeństwie transportu lotniczego. Miała ona służyć głównie ochronie przed atakami dokonywanymi na bezpieczeństwo ruchu powietrznego, zwłaszcza przed porwaniem samolotów, sabotażem, czy atakami terrorystycznymi. Rozdział 3 ustawy pt. „Wsparcie i pomoc sił zbrojnych” zawierał upoważnienie federalnych siły zbrojnych w zakresie udzielenia pomocy policji krajów związkowych, mającej na celu zapobiegnięcie katastrofie w przestrzeni powietrznej, jeśli zaistniało ryzyko wyjątkowo poważnej katastrofy w brzmieniu art. 35 ust. 2 zd. 2 i art. 35 ust. 3 Konstytucji RFN. Jak zauważa M. Bainczyk „Zgodnie z §14 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie transportu lotniczego, w celu zapobieżenia szczególnie poważnej katastrofie, siły zbrojne są upoważnione do usunięcia samolotów z przestrzeni powietrznej, zmuszenia ich do lądowania, do zastosowania groźby użycia siły lub oddania strzałów ostrzegawczych. W §14 ust. 2 zawarta została zasada proporcjonalności w odniesieniu do stosowanych przez siły zbrojne środków. Według przepisu, należy wybrać środek, który w najmniejszym stopniu szkodziłby jednostce oraz ogółowi. Środek powinien być stosowany tylko tak długo, jak to jest niezbędne dla osiągnięcia celu, a szkody spowodowane jego zastosowaniem nie powinny przewyższać zamierzonego celu”[732].

Z kolei najważniejszy przepis tej ustawy zawarty został w §14 ust. 3 i uprawniał on niemieckiego ministra obrony do wydawania rozkazów w zakresie zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie w sytuacji, gdy ustalono, że samolot ten może zostać użyty przeciwko życiu innych ludzi, a także, gdy jego zniszczenie jest jedyną możliwością uniknięcia niebezpieczeństwa. Omawiając treść tego przepisu oczywistym jest, że jego przyjęcie było reakcją na ataki terrorystyczne z 11 września 2001 r.[733] Już w trakcie pierwszego czytania projektu ustawy podkreślano, że chodzić będzie o ustawowe wskazanie pozaustawowego stanu wyższej konieczności (*übergesetzlicher Notstand*), jednak w tym przypadku miało chodzić o inny stan wyższej konieczności, niż ten, ujęty w kodeksie karnym RFN. Argumentował to m.in. fakt wskazujący, że pozostawienie powyższej sytuacji konfliktowej bez jasnego rozstrzygnięcia ze strony ustawodawcy oraz zdanie się jedynie na

[731] A. Sokołowski, *Niemcy wobec terroryzmu międzynarodowego po 11 września 2001 roku*, „Roczniki Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2006, nr 1, s. 145.
[732] M. Bainczyk, *Ochrona przyrodzonej godności człowieka a ustawy „antyterrorystyczne”*, „Państwo i Społeczeństwo” 2008, nr 3, s. 12.
[733] P. Milik, *Legalność zestrzelenia*…, s. 87.

pozaustawowy stan wyższej konieczności, miał pociągać za sobą bezprawność ewentualnie podjętej decyzji co do zestrzelenia i konieczność powołania się na rozstrzygniecie sądu[734].

Zarówno w prasie, jak i w wypowiedziach politycznych osób, będących zwolennikami radykalnych rozstrzygnięć (m.in. ministrów rządu federalnego) wskazywano na możliwość zestrzelenia cywilnego statku powietrznego, który zostałby opanowany przez terrorystów, co byłoby traktowane jako *ultima ratio*[735] w zetknięciu społeczeństwa ze wskazanym zagrożeniem terrorystycznym. Również wśród niemieckich konstytucjonalistów oraz innych przedstawicieli doktryny prawa publicznego często wskazywano na przekonanie, że regulacja ta nie będzie kolidować z Konstytucją. Podkreślano zwłaszcza obowiązek państwa w zakresie ochrony życia osób przebywających na powierzchni ziemi, które mogą stać się ofiarami ataku terrorystycznego (*Schutzplicht*), obowiązek zabezpieczenia funkcjonowania państwa (*Handlungsfähigkeit des Staates*), co więcej, wskazywano także na etyczną zasadność potencjalnej ofiary życia danej jednostki dla dobra całej wspólnoty (*Aufopferungsgedanke*)[736].

Wyrok Federalnego Trybunału Konstytucyjnego z dnia 15 lutego 2006 r. stwierdził sprzeczność części przepisów *Luftsicherheitsgesetz* z Konstytucją Republiki Federalnej Niemiec. Z jednej strony potwierdził on prawo ustawodawcy federalnego w zakresie bliższego wskazania sposobu użycia wojska na obszarze kraju w celu zwalczania m.in. katastrof naturalnych lub nieszczęśliwych wypadków, ponadto jednak zauważył, że nie można uznać za dopuszczalne używanie specyficznie wojskowej broni. Należy podkreślić, że Trybunał orzekł o sprzeczności, a co za tym idzie nieważności, § 14 ust. 3 LuftSiG z art. 2 ust. 2 zd. 1 GG65 (prawo do życia), w nawiązaniu z art. 87a ust. 2, art. 35 ust. 2 i 3, a także art. 1 ust. 1 GG (poszanowanie godności) w sytuacji, gdy zastosowanie wskazanego w nim środka łączyłoby się ze śmiercią niewinnych pasażerów cywilnego statku powietrznego. Jednocześnie podkreślono, iż sprzeczność ta nie będzie zachodzić w sytuacji, gdy na pokładzie samolotu znajdować się będą jedynie terroryści. W uzasadnieniu decyzji, Trybunał podkreślił, że pasażerowie samolotu w sytuacji opisanej w § 14 ust. 3 LuftSiG są traktowani jako ,,przedmiot", zaś nie jako podmiot działań władzy publicznej. Z kolei wartość oraz potencjalna długość ich życia poddana zostaje ocenie przez podmiot uprawniony do wydania konkretnej decyzji (tj. federalnego ministra obrony), która opiera się na założeniu, iż ich śmierć ma charakter nieuchronny, przez co - w odniesieniu do potencjalnych szkód na

[734] J. Kulesza, *Czy państwo może mordować własnych obywateli? Zestrzelenie samolotu typu renegade w świetle prawa karnego - zarys problemu,* „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych" 2009, z. 3, s. 7.
[735] Łac. ostatni, decydujący argument.
[736] A. Mrozek, *Zagrożenie terroryzmem a prawa podstawowe w orzecznictwie niemieckiego Federalnego Trybunału Konstytucyjnego*, „Polski Rocznik Praw Człowieka i Prawa Humanitarnego" 2010, nr 1, s. 118.

powierzchni ziemi - ich życie nie będzie mieć już wartości albo nie jest w pełni wartościowe, a zatem można poświęcić ich dla dobra innych osób i w sposób celowy pozbawić życia. Trybunał zauważył także, że takie podejście jest całkowicie niedopuszczalna. Zadaniem państwa nie jest ochrona części lub nawet większości swoich obywateli, kosztem życia pewnej ich grupy[737]. Federalny Trybunał Konstytucyjny dodatkowo zauważył, że „nawet, jeżeli w zakresie obrony przed niebezpieczeństwami często nie można całkowicie ominąć błędów prognostycznych, to jednak przy obowiązywaniu art. 1 ust. 1 ustawy zasadniczej[738] jest nie do pomyślenia, aby na podstawie upoważnienia ustawowego umyślnie zabijać niewinnych ludzi, takich jak personel pokładowy i pasażerowie, którzy znajdują się w beznadziejnej dla siebie sytuacji"[739].

W orędziu ówczesnego prezydenta USA George'a W. Busha po atakach z 11 września 2001 r. wydarzenia te zostały określone mianem „aktów wojny", zaś w orędziu z 20 września 2001 r. prezydent ogłosił zasady, którymi od tej pory miały się kierować Stany Zjednoczone w ramach odpowiedzi na nie. Podkreślił on, że najważniejszym celem USA jest od tego momentu pokonanie terroryzmu w skali światowej, a żeby tego dokonać, potrzebna jest niezwykle długa i trudna walka. Jak dodał, zwycięstwo w niej może zająć wiele miesięcy lub nawet lat, zaś sama wojna z terroryzmem zmieni Stany Zjednoczone oraz cały świat, dokonując poważnych zmian, szczególnie w obszarach powiązanych z obronnością, bezpieczeństwem narodowym i działalnością wywiadowczą. „Naszym wrogiem jest radykalna siatka terrorystów oraz każdy rząd, który ją wspiera" - oświadczył prezydent Bush w przemówieniu do Kongresu oraz narodu 20 września 2001 r.[740]

Należy zauważyć, że kompetencje prezydenta Stanów Zjednoczonych, będącego zwierzchnikiem sił zbrojnych, w sytuacji zagrożenia, zwłaszcza podczas zagrożenia terrorystycznego, są niezwykle szerokie. Zgodnie ze stanem prawnym, obowiązującym do momentu zamachów na *World Trade Center* i Pentagon, ewentualny rozkaz co do zestrzelenia cywilnego statku powietrznego musiałby zostać wydany przez *National Command Authority* (tj. wspólnie przez prezydenta USA oraz sekretarza obrony). Należy jednocześnie podkreślić, że obejmowałby on jedynie samoloty porwane poza granicami Stanów Zjednoczonych, kiedy

[737] J. Kulesza, *Zestrzelenie samolotu typu renegade a poszanowanie podstawowych praw człowieka*, „Studia Prawnicze" 2008, z. 3, s. 93-94.
[738] Art. 1 ust. 1 niemieckiej Konstytucji: „Godność człowieka jest nienaruszalna. Jej poszanowanie i ochrona jest obowiązkiem całej władzy państwowej". Zob. B. Banaszak, A. Malicka, *Konstytucja Niemiec*, Warszawa 2008, s. 8.
[739] M. Wróblewski, *Bezpieczeństwo międzynarodowe a prawa człowieka*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka" 2008, nr 3-4, s. 89.
[740] S. Kubas, M. Podraza, *Realizacja ochrony praw człowieka w świetle zagrożeń terroryzmem lotniczym* [w:] E. Dynia, M. Pączek (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, Rzeszów 2019, s. 122.

dysponowano by odpowiednim czasem na procedurę podjęcia takiej decyzji. Jednak w zakresie poszukiwania podstaw podjęcia tego typu decyzji w dniu 11 września 2001 r. przez prezydenta i wiceprezydenta USA, to fundamentalną rolę odgrywałaby argumentacja, że Stany Zjednoczone stały się wtedy przedmiotem frontalnego ataku terrorystycznego, a więc wachlarz wykorzystanych środków obrony mógł być znacznie szerszy. Po tych wydarzeniach prezydent George W. Bush zdecydował o upoważnieniu dwóch generałów Służb Powietrznych w zakresie podjęcia takiej decyzji w przypadku, gdy atak miałby nastąpić w bardzo krótkim czasie, zaś prezydent, sekretarz stanu albo dowódca NORAD[741] znajdowaliby się poza zasięgiem. Należy zauważyć, iż federalne prawo amerykańskie po zamachach terrorystycznych z 11 września przeszło znaczącą transformację w zakresie szeroko pojętej walki z terroryzmem, która przejawiała się m.in. wprowadzeniem kontrowersyjnych przepisów, regulujących ograniczenia swobody jednostki (*Patriot Act*)[742].

Co ważne, część z wprowadzonych wówczas regulacji nie była zgodna z tzw. zasadą nieużywania broni w stosunku do cywilnych statków powietrznych. W ramach powszechnie istniejącej zasady możliwe były odstępstwa jedynie w sytuacji realizowania prawa państwa w zakresie samoobrony, albo w sytuacji działania w stanie wyższej konieczności. Co oczywiste, powyższe uregulowania były niezgodne z art. 3 *bis* pkt a Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, który stwierdza: „Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie oraz, że w przypadku przechwycenia, życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Przepis ten nie powinien być interpretowany tak, aby zmieniał w jakikolwiek sposób prawa i zobowiązania państw ustanowione w Karcie Narodów Zjednoczonych”[743].

Należy również zasygnalizować, iż zestrzelenie cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie jest niezgodne z podstawowymi prawami człowieka. Śmierć jednej osoby w celu ratowania drugiej jest ich fundamentalnym naruszeniem. Argumentowanie działania państw wskazaną koniecznością jest również naruszeniem prawa międzynarodowego publicznego. Mając na uwadze m.in. ideę praw człowieka, obowiązek poszanowania godności ludzkiej, czy też normatywne uregulowania międzynarodowe i krajowe w zakresie prawa do życia i zakazu zabijania, absolutnie nie można akceptować

[741] *North American Aerospace Defence* - Dowództwo Obrony Północnoamerykańskiej Przestrzeni Powietrznej i Kosmicznej.
[742] I. Kraśnicka, *Bezpieczeństwo lotnictwa…,* s. 251-252.
[743] E. Jasiuk, *Bezpieczeństwo lotnictwa…*, s. 389.

takiego działania[744]. Celem prawa do życia jest m.in. ochrona każdego człowieka, w aspekcie którego znaczenia nie będą mieć okoliczności życiowe, jego cechy, stan zdrowia lub stan psychiczny danej osoby. Równocześnie prawo do życia będzie mieć taką samą wartość w przypadku każdej osoby i nie ma w tym wypadku znaczenia, jaka jest potencjalnie przewidywana długość życia konkretnej jednostki. Powyższe uwagi miały wymierny efekt, ponieważ umożliwiły sądom konstytucyjnym dokonać stwierdzenia, iż nawet w sytuacji, gdy podejrzewa się, że w przypadku porwanego przez terrorystów samolotu życie ofiar-pasażerów może się wkrótce skończyć, to pomimo tego, ustawodawstwo danego państwa nie ma prawa do sankcjonowania pozbawienia życia pasażerów, ponieważ to właśnie państwo ma obowiązek ochrony każdego życia. Prawo do życia, czy też godność ludzka to podstawy podmiotowości każdej jednostki. Powoduje ona, że dana jednostka stanowi istotną część społeczności. Właśnie m.in. z tego powodu nie ma przyzwolenia na przedmiotowe traktowanie pasażerów samolotu uprowadzonego przez terrorystów. W przedstawionych powyżej postępowaniach, odnoszących się do konstytucyjności regulacji krajowych, władze publiczne argumentowały, że to pasażerowie stają się elementem broni terrorystów, służącej do ataku przeciwko jednostkom, które znajdowały się ziemi. Orzekając o nakazie traktowania każdej osoby podmiotowo, sądy konstytucyjne całkowicie wykluczyły opcję uznania pasażerów za przedmioty – części, wchodzące w skład broni terrorystów. Podkreślały one również, iż państwo nie ma prawa do pozbawiania życia pasażerów, czy też załogi, będących w trudnej sytuacji i to nie z własnej winy. Nietrafne jest bowiem domniemanie, że zakupienie biletu lotniczego, czy też podjęcie pracy w liniach lotniczych jest dorozumianą zgodą na ewentualne zestrzelenie w sytuacji porwania samolotu przez zamachowców[745].

3.3.3. Prawo państwa do samoobrony w kontekście naruszenia przestrzeni powietrznej

Klasyczne prawo międzynarodowe aż do 1919 r. uznawało użycie siły w ramach stosunków międzynarodowych za atrybut suwerenności państwa. Próby, mające na celu ograniczenie użycia siły podejmowane były praktycznie od 1907 r., pomimo tego dopiero Karta Narodów Zjednoczonych przyjęła zakaz rozpoczynania wojny agresywnej, jednocześnie pozostawiając wszystkim państwom prawo do samoobrony indywidualnej, czy

[744] G. Zając, *Międzynarodowy wymiar…,* s. 84.
[745] M. Matusiak-Frącczak, *Prawne aspekty bezpieczeństwa lotów cywilnych po 11 września 2001 r. Zmiany, problemy, perspektywy* [w:] E. Dynia, S. Kubas (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019, s. 48.

zbiorowej[746]. Prawny zakaz użycia siły zbrojnej ma obecnie charakter powszechny i został potwierdzony w art. 2 ust. 4 KNZ, który stwierdza, że wszyscy członkowie ONZ w swych stosunkach międzynarodowych powstrzymają się od groźby użycia siły lub też użycia jej przeciwko integralności terytorialnej czy niezawisłości politycznej któregokolwiek państwa[747].

Po zakończeniu II wojny światowej jednym z podstawowych celów współdziałania społeczności międzynarodowej stało się „utrzymywanie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, stosując skuteczne środki zbiorowe dla zapobiegania zagrożeniom pokoju i ich usuwania, tłumienia aktów agresji i innych naruszeń pokoju, łagodzenie i załatwianie - w drodze pokojowej, według zasad sprawiedliwości i prawa międzynarodowego - sporów lub sytuacji mogących prowadzić do naruszenie pokoju"[748] (art. 1 ust. 1 KNZ). Agresja tłumaczona jest jako użycie siły zbrojnej przez dane państwo przeciw suwerenności, czy też terytorialnej integralności albo politycznej niepodległości innego państwa lub w jakikolwiek inny sposób, który jest niezgodny z KNZ. Powyższa definicja obejmuje np. wysyłanie przez dane państwo lub w jego imieniu uzbrojonych grup, band, sił nieregularnych, czy też najemnych, dopuszczających się aktów zbrojnych przeciwko innemu państwu, o takiej doniosłości, iż oznaczają one akty wyżej wskazane albo oznaczają mieszanie się do nich. Co więcej, każdy kraj jest zobowiązany do powstrzymania się od organizowania, pomocy, podżegania, jak i uczestnictwa w aktach walki wewnątrzpaństwowej, czy też aktach terrorystycznych w innym państwie albo zgadzania się ze zorganizowaną na jego obszarze działalnością, która ma na celu popełnienie tego rodzaju aktów, w momencie, gdy te akty obejmują groźbę albo użycie siły. Żaden kraj nie powinien również organizować, podburzać, pomagać, czy tolerować działalności wywrotowej, terrorystycznej albo zbrojnej, która ma na celu obalenie siłą reżimu innego państwa, albo wtrącać się do wewnętrznej walki w innym państwie[749].

Oczywiście powyższe przypadki oznaczają jedynie ograniczenie, lecz nie całkowite wyeliminowanie legalnego użycia siły w ramach stosunków międzynarodowych. Co ważne, Karta Narodów Zjednoczonych dopuszcza możliwość użycia siły w ramach samoobrony, a na ten fakt wskazuje art. 51, zgodnie z którym: „Nic w niniejszej Karcie nie narusza przyrodzonego prawa każdego członka Narodów Zjednoczonych, przeciwko któremu

[746] M. Marcinko, *Wyprzedzające a prewencyjne użycie siły*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne" 2010, t. 1, s. 43-45.
[747] J. Kranz, *Świat niebezpieczny inaczej*, „Krytyka Prawa" 2010, nr 1, s. 21.
[748] Zob. art. 1 KNZ [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe*…, s. 6-7.
[749] T. R. Aleksandrowicz, *Zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa ze strony terroryzmu międzynarodowego*, „Krytyka Prawa" 2010, nr 1, s. 70-71.

dokonano zbrojnej napaści, do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, zanim Rada Bezpieczeństwa zastosuje środki konieczne do utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Członkowie, którzy zastosowali pewne środki w wykonaniu swego prawa do samoobrony, natychmiast zawiadomią o tym Radę Bezpieczeństwa. Środki te w niczym nie naruszają opartego na niniejszej Karcie prawa i obowiązku do podejmowania w każdym czasie akcji, jaką uzna ona za konieczną do utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa"[750].

Powyższy artykuł, który wskazuje na samoobronę, będącą działaniem legalnym, a zarówno odpowiedzią na wcześniejszą napaść zbrojną, zyskał w ostatnim czasie na znaczeniu. Jednocześnie w dalszym ciągu wzbudza on wiele kontrowersji, zaś przełomowym momentem w tym aspekcie stała się wspominana już data 11 września 2001 r. Głównym warunkiem, który musi spełnić państwo, aby zgodnie z prawem międzynarodowym mogło działać legalnie w samoobronie, jest wystąpienie napaści zbrojnej. Niestety KNZ nie zawiera definicji tego pojęcia, co więcej, do tej pory nie udało się go wypracować. W klasycznym znaczeniu napaść zbrojna przypisywana była państwu, jednak w ostatnich latach, z powodu m.in. wzrostu znaczenia podmiotów niepaństwowych stało się oczywistym, że nie tylko państwa mogą dokonywać takiego ataku. Podobnie doktryna[751] wskazuje na możliwość takiego rozumienia pojęcia napaści. Zostało to potwierdzone m.in. przez Instytut Prawa Międzynarodowego[752]. Na podstawie literalnej wykładni art. 51 KNZ można wywnioskować, że przesłanką użycia siły zbrojnej w samoobronie będzie zaistnienie zbrojnej napaści. Jednak co istotne, państwo musi w dalszym ciągu przestrzegać wymogów, decydujących o legalności tego prawa[753].

Przesłanki te zostały określone w art. 51 KNZ, jak również i w orzecznictwie międzynarodowym. Wśród tych, ujętych w Karcie należy wymienić: 1) napaść zbrojną (jej ofiarą pada państwo), 2) prowadzenie legalnych działań w formie realizacji prawa do samoobrony aż do czasu, gdy Rada Bezpieczeństwa ONZ podejmie własne działania oraz zastosuje środki niezbędne do utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa,

[750] Zob. art. 51 KNZ [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe*…, s. 18.
[751] Przykładowo M. N. Shaw podkreśla, że po zamachach z 11 września 2001 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła rezolucję nr 1368, w które powołano się na prawo do indywidualnej i zbiorowej samoobrony, zgodnie z postanowieniami KNZ, zaś odpowiedzialnością za zamachy obarczono Al-Kaidę. Zob. M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*…, s. 649.
[752] M. Stenka, *Prawo państwa do samoobrony podstawą legalnego użycia siły zbrojnej?*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne" 2012, t. 3, s. 190-192.
[753] E. Dynia, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 19.

3) natychmiastowe zawiadomienie przez państwo, które stosuje dane środki w realizacji prawa do samoobrony, Rady Bezpieczeństwa ONZ, co do podjętych działań[754].

Z kolei wyjątkowo interesujące wydają się trzy kolejne przesłanki legalnej samoobrony, które wynikają z prawa zwyczajowego, które stanowi źródło tej instytucji. Ukształtowane one zostały na podstawie orzecznictwa międzynarodowego np. orzeczenia w sprawie statku „*Caroline*" z 1837 r.[755] Mając na względzie powyższe, można wskazać następujące przesłanki legalnej samoobrony: 1) środki, które zostały zastosowane w ramach samoobrony, będące odpowiedzią na napaść zbrojną, muszą zostać podjęte bezzwłocznie po dokonaniu takiej napaści, 2) środki te muszą być proporcjonalne do ataku, 3) środki te muszą być niezbędne oraz konieczne do powstrzymania samego ataku[756]. Należy podkreślić, iż działania w samoobronie będą spełniać wymóg konieczności w sytuacji, gdy rozwiązanie militarne będzie traktowane jako środek ostateczny (*last resort*). Powyższe stwierdzenie znakomicie odzwierciedla fragment formuły „*Caroline",* gdzie wskazuje się na „konieczność samoobrony niepozostawiającej możliwości wyboru środka reakcji". Zatem konieczność w ramach prawa do samoobrony będzie oznaczać, że użycie siły – w odpowiedzi na dokonaną napaść zbrojną – jest niezbędne, z racji tego, że nie można skorzystać z żadnych innych, alternatywnych form przeciwdziałania. Z kolei proporcjonalność działań w samoobronie będzie oznaczać, iż ilość, a także jakość używanej w trakcie akcji defensywnej siły zbrojnej, będzie adekwatna do obranego celu obronnego. Jeśli zaś za uprawniony cel działań w ramach samoobrony uznamy niedopuszczenie do materializacji skutków wspomnianej zbrojnej napaści, to skala użytej siły musi posiadać odpowiednią proporcję do tak założonego celu[757].

Kwestia skali ataku, w ramach zbrojnej napaści, została podjęta przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (MTS) w orzeczeniu w sprawie „Nikaragua" z 27 czerwca 1986 r. Wymienił on listę czynów, zaliczonych, z powodu swojej intensywności, jako konstytuujące zbrojną napaść lub też te, które mieszczą się poniżej granicy, mogącej zostać uznaną za taką napaść. Jak zauważa J. Barcik „W pierwszej grupie wymieniono takie działania, jak atak regularnej armii na terytorium państwa - ofiary, a także wysyłanie w imieniu państwa oddziałów nieregularnych, które prowadzą przeciwko państwu - ofierze działania o stopniu nasilenia podobnym do zbrojnej napaści dokonanej przez siły regularne. Pośród działań niekwalifikujących się jako zbrojna napaść wymieniono

[754] T. Gadkowski, *Problematyka samoobrony na tle zakazu użycia siły zbrojnej w prawie międzynarodowym*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013 , nr 75, s. 13-14.
[755] R. Y. Jennings, *The Caroline and McLeod Cases*, „American Journal of International Law" 1938, nr 32, s. 82.
[756] T. Gadkowski, *Problematyka samoobrony…,* s. 14.
[757] L. Brodowski, M. Pączek, *Zestrzelenie uprowadzonego…,* s. 12.

dostarczanie broni obywatelom państwa, walczącym o obalenie rządu swojego kraju"[758]. MTS podkreślił również, że działanie w ramach samoobrony jest uprawnieniem, które wynika bezpośrednio z KNZ, jak również i z prawa zwyczajowego. Sam art. 51 KNZ ma zaś znaczenie wyłącznie w odniesieniu do istnienia przyrodzonego oraz niezbywalnego prawa do samoobrony. Co ważne, w żadnym wypadku nie będzie on zastępować, ani modyfikować międzynarodowego prawa zwyczajowego w tej kwestii. Dodatkowo Trybunał wskazał, że nie można twierdzić, iż istotą wspomnianego uprawnienia jest inny charakter niż zwyczajowy, pomimo tego, że w swej obecnej treści, potwierdzone ono zostało przez KNZ, która miała istotny wpływ na jego obecny kształt[759]. Trybunał zauważył, że „istnieje szczególna norma, zgodnie z którą samoobrona uzasadnia podejmowanie tylko takich działań, które są proporcjonalne do ataku zbrojnego i konieczne do odpowiedzenia na taki atak, przy czym norma ta stanowi trwały element międzynarodowego prawa zwyczajowego"[760], zaś w opinii doradczej, wydanej dla Zgromadzenia Ogólnego ONZ w zakresie legalności groźby użycia siły, czy też użycia broni nuklearnej MTS podkreślił, iż „poddanie realizacji prawa do samoobrony warunkom konieczności i proporcjonalności jest normą międzynarodowego prawa zwyczajowego"[761].

Jednak sytuacja wyraźnie się komplikuje w momencie konieczności oceny konkretnych przykładów użycia siły zbrojnej. Czasem ciężko jest z całą pewnością stwierdzić, iż konkretne działania nieprzyjaciela w pełni wyczerpały znamiona zbrojnej napaści, tym bardziej, iż państwo, które podejmuje akcję defensywną, zachowało wszystkie przewidziane prawem warunki jej realizacji. Jest to wyjątkowo widoczne w sytuacji, gdy to statek powietrzny, który narusza przestrzeń powietrzną danego państwa, ma służyć do dokonania napaści zbrojnej. W sytuacji wykorzystania cywilnego statku powietrznego, w celu dokonania zbrojnej napaści, kwestia ta jest dość skomplikowana, z racji tego, że o ewentualnych możliwych tego skutkach możemy przekonać się jedynie *post factum*. W momencie uprowadzenia samolotu ciężko jednoznacznie stwierdzić, jakie końcowo będą zamiary sprawców. Jak zauważają L. Brodowski i M. Pączek „Do momentu uderzenia, bez wiarygodnych informacji wywiadowczych, można tylko domyślać się planowanego celu ataku. Nawet posiadając stosowne dane, należy zakładać, że w następstwie różnego splotu wydarzeń terroryści zmienią swoje pierwotne plany i uderzą w inny obiekt. Pasażerowie

[758] J. Barcik, *Koncepcja samoobrony w prawie międzynarodowym w dobie „wojny z terroryzmem"*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2003, nr 1, s. 104.
[759] M. M. Malinowski, *Amerykańska operacja militarna w Afganistanie a prawo państwa do samoobrony*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny I Socjologiczny" 2006, z. 1, s. 140.
[760] ICJ Rep. 1986, s. 14, 94; 76 International Law Reports (IRL), s. 349, 428.
[761] ICJ Reports, 1996, par. 41; 35 International Legal Materials (ILM) 1996, s. 908, 822.

uprowadzonej maszyny, czego nigdy nie można wykluczyć, mogą podjąć próbę odbicia samolotu z rąk porywaczy. Zawsze trzeba też brać pod uwagę scenariusz, że na pokładzie uprowadzonego samolotu może znajdować się ładunek nuklearny czy inna broń masowego rażenia (biologiczna, chemiczna, radiologiczna). Skutki uderzenia takiego samolotu w powierzchnię ziemi lub jakiś obiekt naziemny staną się wówczas nieproporcjonalnie większe”[762].

Na wstępie należy odpowiedzieć na pytanie, czy naruszenie przestrzeni powietrznej, dokonane przez pojedynczy samolot, może być odczytywane, jako „zbrojna napaść” w rozumieniu art. 51 KNZ. Kwestia ta jest bowiem kluczową w zakresie wskazania statusu legalności działań siłowych, które są podejmowane przez członków ONZ. Oczywiście, aktualnie samoloty często wykorzystywane są w celu śledzenia systemów wojskowych państw trzecich, a co się z tym wiąże – każde, nawet krótkotrwałe naruszenie przestrzeni powietrznej np. krajów sąsiadujących, stanowi dobrą sposobność do zdobycia potrzebnych drugiej stronie informacji m.in. w zakresie instalacji wojskowych, znajdujących się w rejonach przygranicznych. Dodatkowo, mając na uwadze prędkość poruszania się tego typu maszyn, należy stwierdzić, że każdy, nawet chwilowy lot nad terytorium innego kraju daje możliwość na znaczną jego penetrację. Pomimo tego, przelot wojskowego statku powietrznego, niebędącego samolotem bojowym, nie może być kwalifikowany jako napaść zbrojna, na którą wskazuje art. 51 KNZ. Zakładając bowiem, że nawet jeśli taki samolot dokonywał rozpoznania, to ową misję rozpoznawczą nie można zakwalifikować jako „ataku”, ani też „inwazji”, a co za tym idzie - nie usprawiedliwia to do użycia siły w ramach odpowiedzi. Uznanie konkretnej interwencji, jako zgodnej z normami prawa zwyczajowego i art. 51 KNZ jest dokonywane w odniesieniu do ogółu okoliczności danej sprawy i uwzględnieniu głównych celów, czy też zasad tożsamych dla wszystkich członków Organizacji, zawartych w art. 1 i 2 KNZ[763]. Zdaniem znacznej części przedstawicieli doktryny oraz orzecznictwa międzynarodowego nie każde użycie siły będzie równoznaczne z dokonaniem napaści, a co za tym idzie, możliwością podjęcia działań w samoobronie. Podstawowym czynnikiem, który odróżnia napaść zbrojną od „zwykłej” agresji lub mniej ingerującego incydentu będzie stopień ciężkości. A więc za napaść zbrojną uznać można jedynie takie akty agresji, których skala oraz efekty będą znaczne. Należy również podkreślić,

[762] L. Brodowski, M. Pączek, *Zestrzelenie uprowadzonego…,* s. 1.
[763] J. Zielińska, *Prawo państwa…,* s. 241-243.

że istnieją także przypadki, które nie będą pociągać za sobą powstania stanu, kwalifikującego się jako konflikt zbrojny *per se* (np. okupacja)[764].

Zgodnie z interpretacją sądów międzynarodowych oraz uchwał interpretacyjnych, które zostały przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne ONZ, a także literaturą dotyczącą prawa międzynarodowego publicznego, zbrojna napaść każdorazowo będzie wiązać się z użyciem siły zbrojnej o znaczącej skali, przekraczającej poziom incydentu zbrojnego o małym wymiarze. W takim przypadku atak musi zostać wyprowadzony albo nakierowany spoza terytorium państwa, które zostało zaatakowane. Może on być przeprowadzony bezpośrednio (przez jeden kraj przeciwko drugiemu) albo pośrednio (przez grupę zbrojną, która kierowana jest przez państwo albo przy jego znaczącym udziale). Dodatkowo, poza powszechnie przyjętymi założeniami, może zostać on przeprowadzony przez zorganizowaną grupę zbrojną o charakterze autonomicznym (tzn. niezależnym od państwa), operującą z wewnątrz obcego kraju, jednocześnie nie będąc kierowaną przez to państwo, jednak w większym, czy też mniejszym stopniu tolerowaną lub wspieraną ze strony tego państwa. Natomiast w dalszym ciągu sporną kwestią pozostaje, czy ostatnia wspomniana forma napaści zbrojnej będzie wystarczająca do uzasadnienia wykonywania prawa do samoobrony. Pomimo tego, jak pokazuje dotychczasowa praktyka, stosowalność tej możliwości, stanowiącej odpowiedź na taką napaść, coraz częściej jest akceptowana. Jednak atak musi być wystarczająco poważny nie tylko co do skali, ale i skutków, by mógł zostać poddany porównaniu do ataku przeprowadzonego przez państwo[765].

W oparciu o art. 3 Konwencji Chicagowskiej z 1944 r. można stwierdzić, iż przelot państwowego statku powietrznego nad terytorium państwa, niewyrażającego na to zgody, jest naruszeniem jego integralności terytorialnej. Zatem możliwa jest sytuacja, w ramach której naruszenie strefy powietrznej (podobnie jak i naruszenie granicy lądowej) uznane zostanie za dokonanie napaści zbrojnej, która upoważnia do działań w formie samoobrony. Jednak w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na długość konkretnego naruszenia i stwierdzić, czy miało ono długotrwały, czy też krótkotrwały charakter. Kolejnym czynnikiem będzie skala podejmowanych działań – czym innym będzie naruszenie przestrzeni powietrznej przez jeden samolot, a czym innym przez całą eskadrę. Ważny jest także sam zamiar potencjalnego atakującego. Powyższe okoliczności mogą pomóc w zakwalifikowaniu danego incydentu, jako napaści zbrojnej lub też nie. Najbardziej znanym przypadkiem naruszenia przestrzeni

[764] M. Piątkowski, *Zestrzelenie rosyjskiego…,* s. 27.

[765] T. Zieliński, *Użycie uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych w kontekście prawa międzynarodowego*, „Obronność Zeszyty Naukowe" 2017, nr 23, s. 205-206.

powietrznej w formie napaści zbrojnej był japoński atak na Pearl Harbor, który miał miejsce 7 grudnia 1941 r. Wtedy to setki samolotów dokonało bombardowania amerykańskiej bazy wojskowej na Hawajach. Mając na uwadze powyższe, dopiero zmasowane naruszenie przestrzeni powietrznej przez samoloty bojowe może zostać uznane za początkowy etap napaści zbrojnej. Jeden samolot, który na krótki okres narusza strefę powietrzną i nie otwiera ognia, nie zostanie raczej uznany, za dokonujący napaść. W innym wypadku, przyjęcie takiej praktyki byłoby wysoce niekorzystne dla bezpieczeństwa światowego, a zarazem mogłoby prowadzić do znacznej i niepotrzebnej eskalacji napięcia[766].

Z tego powodu, w sytuacji naruszenia przestrzeni powietrznej danego państwa, najczęściej stosowaną oraz opisywaną praktyką będzie po pierwsze nawiązanie kontaktu z kabiną pilota, następnie wezwanie statku do zmiany kursu, a w razie uzasadnionych przesłanek wezwanie go do wylądowania we wskazanym porcie lotniczy. W przypadku, gdy opisane wcześniej próby zakończą się niepowodzeniem, kolejną możliwością jest przechwycenie samolotu. Dzięki temu można nawiązać kontakt wzrokowy z załogą statku, a także powtórzyć wcześniej stawiane wezwania. Jeśli jednak i to nie przyniesie spodziewanego skutku, można zastosować strzały ostrzegawcze, a w ostateczności - w przypadku wojskowych statków powietrznych - dokonać zestrzelenia. Dochowanie staranności w opisanych sytuacjach jest niezwykle ważne, zwłaszcza, gdy pod uwagę weźmie się życie i zdrowie niewinnych osób, przebywających na pokładzie. Co prawda, opisywane sytuacje mają charakter ostateczny i w praktyce są rzadko spotykane, jednak biorąc pod uwagę obecne wydarzenia na świecie - nie można ich wykluczyć[767]. Dobrym przykładem posłużyć tu może opisywane już strącenie przez stronę turecką rosyjskiego myśliwca Su-24 w 2015 r. Wtedy to właśnie, po wykorzystaniu działań ostrzegawczych, do których należało m.in. podjęcie próby nawiązania kontaktu z załogą statku, przechwycenie rosyjskiego samolotu, oddanie strzałów ostrzegawczych oraz wezwanie do opuszczenia terytorium, Turcja zdecydowała się na podjęcie kroków siłowych po to, by wyeliminować zagrożenie, tym samym niestosując się do zakazu użycia siły ujętego w art. 2 ust. 4 KNZ i powołując się na działanie w ramach samoobrony[768].

Podsumowując, należy podkreślić, że art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej zakazuje użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu, pomimo tego, jak zauważa M. Żylicz „jednak i w tym przypadku postanowienie to nie może być interpretowane jako

[766] J. Wojas, *Aspekty prawne…*, s. 59-60.
[767] M. Podraza, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 100.
[768] M. Osiecki, *Zestrzelenie samolotu…*, s. 108.

zmieniające prawa i obowiązki państw wynikające z KNZ, zwłaszcza w odniesieniu do art. 51 KNZ. Jest to jedyny przewidziany wyjątek od bezwzględnego zakazu użycia siły”[769].

3.4. Podsumowanie

Tematyka suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej jest w XXI w. niewątpliwie przedmiotem dużo szerszych badań i dyskusji niż jeszcze kilkadziesiąt lat temu. Wszystko za sprawą znacznego rozwoju technicznego i dużo większej liczby statków powietrznych, biorących udział w międzynarodowej żegludze powietrznej. Rozwój ten spowodował, że kwestia naruszenia przestrzeni powietrznej jest dziś niezwykle aktualna, a jej przypadki nie są niczym zaskakującym. Nie są oczywiście również niczym nagminnym, jednak i w drugiej połowie XX w. i w pierwszej połowie XXI w. odnotowano wiele sytuacji, które warto poddać szczegółowej analizie.

Do naruszeń dochodzi zazwyczaj z racji celowej działalności lub w sposób omyłkowy. Dokonują ich zarówno statki cywilne, jak i wojskowe. Sposób reakcji poszczególnych państw na tego typu sytuacje jest różnoraki. Standardową procedurą w fazie początkowej jest nawiązanie łączności z załogą naruszającego przestrzeń powietrzną statku, ostatecznością może być zestrzelenie takiego samolotu. Naruszeń zazwyczaj dokonywały światowe mocarstwa, co wynikało z ich zaciekłej rywalizacji. Zarówno Stany Zjednoczone, jak i Federacja Rosyjska (w przeszłości ZSRR) miały na swoim koncie kilka głośnych przypadków zestrzelenia statków powietrznych. Do tego typu zdarzeń dochodziło również w strefach konfliktów zbrojnych, czego przykładem jest zestrzelenie malezyjskiego samolotu nad terytorium Ukrainy, w którym zginęło blisko 300 osób.

Kwestie naruszenia przestrzeni powietrznej zostały uregulowane w międzynarodowym prawie lotniczym, zarówno w Konwencji chicagowskiej, jak i w jej Załącznikach. Doprecyzowaniem powyższej kwestii było również przyjęcie 10 maja 1984 r. Protokołu montrealskiego w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w ramach którego dodano art. 3 *bis*, stwierdzającego w pkt b, że każde państwo, korzystając z praw swojej suwerenności, jest uprawnione do żądania lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego, przelatującego nad jego terytorium bez zezwolenia, albo jeśli są racjonalne podstawy do stwierdzenia, że jest on używany

[769] M. Żylicz, *Zestrzelenie cywilnego…*, s. 34.

w jakimkolwiek celu niezgodnym z Konwencją chicagowską, a statek ma obowiązek zastosowania się do takiego polecenia.

Niewątpliwie szczególnym przypadkiem w historii lotnictwa było porwanie statku powietrznego wraz z załogą i pasażerami na pokładzie, w celu jego użycia jako narzędzia samobójczego ataku terrorystycznego z powietrza. Taka możliwość zmaterializowała się dnia 11 września 2001 r. w atakach na siedzibę Departamentu Obrony Stanów Zjednoczonych oraz na wieże nowojorskiego *World Trade Center*. Do tej daty cywilne statki powietrzne były wyłącznie celami ataków terrorystycznych. W konsekwencji stanowiły one podstawowy przedmiot ochrony ówczesnych krajowych i międzynarodowych regulacji prawnych. 11 września 2001 r. cywilne statki powietrzne stały się precyzyjnymi środkami, a zarazem narzędziami ataków terrorystycznych, w wyniku których zginęło blisko trzy tysiące osób. Jak słusznie zauważa Z. Galicki, wydarzenia te ujawniły braki w regulacjach prawnych, które odnosiły się do przeciwdziałania takim aktom. Jedną z podstawowych kwestii, która nadal budzi kontrowersje, jest to, czy do tych braków można zaliczyć regulację, która uprawniałaby organy państwa do zestrzelenia statku cywilnego w locie, w wypadku, gdyby został on użyty jako środek ataku terrorystycznego[770]. Po tych wydarzeniach niektóre państwa, jak np. Polska i Niemcy, wprowadziły taką możliwość do swojego prawa krajowego, jednak tamtejsze Trybunały Konstytucyjne stwierdziły niezgodność owych zapisów z Konstytucją.

Tematyką, która do dziś budzi ożywioną dyskusję, jest kwestia samoobrony państwa w przypadku naruszenia przestrzeni powietrznej. W takiej sytuacji każdy przypadek należy traktować indywidualnie. Czym innym będzie chwilowe wtargnięcie w obcą przestrzeń powietrzną przez jeden samolot wojskowy, a czym innym naruszenie przestrzeni powietrznej przez kilkadziesiąt samolotów bojowych, jak miało to miejsce 7 grudnia 1941 r. w przypadku japońskiego ataku na Pearl Harbor, kiedy to setki samolotów zbombardowało amerykańską bazę wojskową na Hawajach. Oczywiście, KNZ zezwala państwom na obronę swojego terytorium, jednak odpowiedź musi być adekwatna do skali naruszenia i powinno się z niej skorzystać jedynie w ostateczności.

Podsumowując, należy zauważyć, że kwestia dopuszczalności zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie, jest różnie uregulowana w ustawodawstwach państw: od całkowitego zakazu takiego działania, po jego dopuszczalność w określonych warunkach na podstawie decyzji odpowiedniego organu. Zapewne będzie ona w dalszym

[770] P. Bogdalski, *Zniszczenie cywilnego statku powietrznego jako środka ataku terrorystycznego w świetle prawa międzynarodowego* [w:] A. K. Siadkowski, A. Tomasik (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012, s. 161.

ciągu obszarem zainteresowania prawa międzynarodowego publicznego, które w wielu miejscach wymaga doprecyzowania i nowych regulacji. Nie ulega więc wątpliwości, że artykuł 3 *bis* Konwencji chicagowskiej wymaga uzupełnienia, jednak dopiero czas, a przede wszystkim praktyka państw pokaże, czy znalezienie powszechnie akceptowanego rozwiązania na szczeblu międzynarodowym będzie możliwe.

ROZDZIAŁ IV
Zakaz agresji w prawie międzynarodowym

4.1. Wprowadzenie

Agresja to czyn sprzeczny z prawem międzynarodowym publicznym, który stanowi poważne naruszenie pokoju i jest skierowany przeciwko państwu, zmierzający do uzyskania przez agresora korzyści albo ukarania innego państwa. W ramach zakazu agresji, chronionym przedmiotem jest przede wszystkim pokój międzynarodowy, ale również suwerenność, integralność terytorialna, czy niezawisłość polityczna państwa[771].

W klasycznym prawie międzynarodowym prawo do użycia siły stanowiło, zaraz obok prawa zawierania traktatów lub prawa wysyłania oraz przyjmowania posłów, nieodłączny atrybut suwerenności państwowej. Przez wiele stuleci obwiązywała chrześcijańska doktryna tzw. wojny sprawiedliwej. Jednak była ona odbierana bardziej jako zbiór nakazów moralnych niż rzeczywistych norm prawnych. Z racji tego państwa zawierały porozumienia dwustronne lub wielostronne, które regulowały metody prowadzenia wojny. Nikt jednak nie kwestionował prawa do wojny, które miało praktycznie charakter absolutny[772]. Należy podkreślić, że do 1919 r. w tradycyjnym prawie międzynarodowym użycie siły zbrojnej było rozumiane w kategoriach prawa, które mieściło się w kompetencjach suwerennego państwa. Pakt Ligi Narodów z dnia 28 czerwca 1919 r. w istotny sposób ograniczył prawo do wszczynania wojny. Zgodnie z nim, państwa nie mogły jej wszczynać, jeśli nie wyczerpały procedury załatwiania sporów, uregulowanej w art. 12-15. Pomimo tego, nie doprowadził on całkowitego zakazu wszczynania wojen. Wynikało to przede wszystkim z dość optymistycznego przekonania, że Liga Narodów będzie w stanie podjąć w pełni efektywne środki zapobiegawcze. Kolejnym istotnym krokiem, mającym na celu zakazanie użycia siły zbrojnej było podpisanie 27 sierpnia 1928 r. Paktu Brianda-Kellogga[773]. Państwa-strony potępiły w nim uciekanie się do wojny, jako środka mającego służyć załatwianiu sporów międzynarodowych, a także wyrzekły się wojny jako „narzędzia ich polityki narodowej" we wzajemnych stosunkach[774]. Dopiero jednak wejście w życie KNZ utożsamiane jest z rzeczywistą jakościową zmianą w prawie międzynarodowym.

[771] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 20-21.
[772] A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe…,* s. 303-304.
[773] Dz. U. 1929, nr 63, poz. 489; K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów…*, s. 307-308.
[774] *Ibidem*, s. 307.

Wspomniany Pakt Brianda-Kellogga, uważany był powszechnie za „kamień milowy" w kwestii rozwoju *ius ad bellum*[775], jednak posiadał dwie zasadnicze wady. Zakazywał on jedynie wojny, nie zaś innych form użycia siły. Należy podkreślić, że w praktyce funkcjonowało wiele różnych pojęć, które były używane zamiennie w języku politycznym z terminem wojny. Nie zawsze zaczynały się one formalną deklaracją o jej wypowiedzeniu, czego wymagało prawo międzynarodowe oraz zwyczaj międzynarodowy i nie zawsze kończyły się zawarciem traktatu pokojowego (zazwyczaj określa się je zwykle jako *measures short of war*). Drugą niezwykle istotną wadą był brak sankcji za wszczęcie i prowadzenie wojny w sposób niezgodny z prawem międzynarodowym. Co ważne, Pakt nie miał charakteru powszechnie obowiązującego i wiązał jedynie tylko te państwa, które były jego stronami[776].

Ze względu na wagę pojęć agresji i samoobrony podjęto próby ich zdefiniowania. W rzeczywistości dotyczyły one jedynie terminu agresji, gdyż jej pojęcie z natury rzeczy, determinuje również samą definicję samoobrony. W 1933 r. ZSRR i państwa sąsiednie przyjęły w Londynie trzy konwencje, dotyczące określenia tego pojęcia[777]. Pomimo tego, przez długi czas nie udawało się wypracować pełnej definicji agresji. Kwestia ta powróciła w trakcie prac dotyczących konferencji założycielskiej ONZ w San Francisco. Na wniosek delegacji ZSRR termin agresji został wpisany do art. 39 KNZ, jednak nie sprecyzowano tam jego znaczenia, o co wnosiły głównie Stany Zjednoczone i Wielka Brytania. Problem ten powracał jednak w ramach pracy różnych organów ONZ, począwszy od 1950 r., zaś następne inicjatywy (odpowiednio w latach 1951, 1953 i 1957) nie zakończyły się pozytywnymi rezultatami. Dalsze prace pod egidą ONZ od 1967 r. prowadziła komisja, w skład której wchodziło trzydzieści pięć państw, pracujących przez długi okres czasu nad trzema projektami definicji agresji. Ostatecznie udało się połączyć je w jeden tekst. Dzięki temu, dnia 14 grudnia 1974 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło, bez formalnego głosowania i w trybie konsensusu, rezolucję 3314 (XXIX): definicja agresji[778], która stanowiła kompromis pomiędzy propozycjami strony radzieckiej a stanowiskami państw zachodnich[779].

Aktualnie, pomimo obowiązującej definicji, prawo międzynarodowe wyróżnia wyjątki od zakazu użycia siły. Wśród nich wymienia się samoobronę i zgodę udzieloną przez Radę

[775] Łac. „prawo do wojny".
[776] W. Czapliński, *Reforma ONZ – zasady użycia siły w stosunkach międzynarodowych* [w:] J. Symonides (red.), *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy*, Warszawa 2006, s. 673.
[777] L. Antonowicz, *Podręcznik Prawa…*, s. 250.
[778] UNGA Resolution 3314: Definition Aggression adopted during twenty-ninth session on 14 December 1974. UN Doc. A/RES/29/3314 (1974), Annex. Tekst Polski [w:] K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów…*, s. 648-652.
[779] P. Uhma, *Uchwały prawotwórcze Rady Bezpieczeństwa ONZ*, Kraków 2018, s. 32.

Bezpieczeństwa. Zgodnie z art. 51 KNZ „Nic w niniejszej Karcie nie może uchybiać niepozbywalnemu prawu do samoobrony indywidualnej lub zbiorowej w przypadku napaści zbrojnej na któregokolwiek członka Narodów Zjednoczonych, zanim Rada Bezpieczeństwa nie podejmie niezbędnych zarządzeń w celu utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Środki podjęte przez członków w wykonaniu tego prawa do samoobrony będą natychmiast podane do wiadomości Radzie Bezpieczeństwa i w niczym nie mogą uszczuplać władzy i odpowiedzialności Rady Bezpieczeństwa, wynikających z niniejszej Karty, do podejmowania w każdym czasie takiej akcji, jaką ona uzna za niezbędną do utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa”[780]. Prawo to będzie przysługiwać państwu napadniętemu aż do czasu, gdy Rada Bezpieczeństwa podejmie niezbędne zarządzenie, mające na celu utrzymanie międzynarodowego pokoju oraz bezpieczeństwa. W kwestii użycia siły zbrojnej w stosunkach międzynarodowych Rada Bezpieczeństwa może także zadecydować zgodnie z rozdziałem VII KNZ. Przypadki, w ramach których siła zbrojna może zostać zastosowana w stosunkach międzynarodowych, są wąsko interpretowanymi wyjątkami[781].

Zgodnie z art. 24 ust. 1 KNZ to Rada Bezpieczeństwa ponosi główną odpowiedzialność w kwestii utrzymania międzynarodowego pokoju oraz bezpieczeństwa, a także wypełnia swoje obowiązki w oparciu o postanowienia artykułów, zawartych w rozdziałach VI-VIII i XII KNZ[782]. Jak pokazała dotychczasowa praktyka najważniejsze znaczenie odgrywa rozdział VII KNZ, regulujący akcje w zakresie zagrożenia pokoju, naruszenia pokoju i aktów agresji. Jednocześnie zawiera on najbardziej rozległe kompetencje Rady co do jej głównej odpowiedzialności. Zdaniem niektórych są to „najszersze kompetencje przyznane jakiemukolwiek organowi międzynarodowemu w historii”. Punktem, który pozwala na rozpoczęcie działania w ramach rozdziału VII jest art. 39 KNZ, w oparciu o który Rada Bezpieczeństwa stwierdza istnienie zagrożenia, czy też naruszenia pokoju lub aktu agresji, a także udziela zaleceń lub decyduje o środkach, które należy zastosować po to, by utrzymać lub przywrócić międzynarodowy pokój i bezpieczeństwo. Pomimo tego, wyartykułowany wyżej przepis oraz jakikolwiek inny artykuł Karty nie odnosi się do żadnej definicji użytych sformułowań. Z racji tego pojawia się pytanie o ich zakres. W trakcie Konferencji w San Francisco zdecydowano, że kwestie te zostaną pozostawione do decyzji

[780] Zob. art. 51 KNZ, [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 18.
[781] J. Kulesza, *Należyta staranność w prawie międzynarodowym*, Poznań-Łódź 2013, s. 250.
[782] P. Maciąg, *Reforma Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych. Analiza problemu reformy ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 2012, s. 81.

Rady Bezpieczeństwa. Z kolei w doktrynie prawa międzynarodowego wskazuje się na wręcz „całkowitą swobodę Rady w tym zakresie”[783].

W sytuacji konfliktu zbrojnego niezwykle ważną rolę odgrywają siły powietrzne. Jak zauważa G. Douhet „Armia powietrzna stanowi poważną siłę ofensywną w stosunku do celów rozmieszczonych na ziemi; siłę ofensywną, którą można rzucić w granicach promienia jej działalności na każdy punkt leżący na lądzie lub morzu z prędkością przewyższającą prędkość wszelkich innych środków; siłę zdolną do utorowania sobie drogi powietrznej, pomimo powietrznego przeciwdziałania nieprzyjaciela”[784]. Aktów walki w wojnie powietrznej dokonują statki powietrzne stron wojujących. Mają one przede wszystkim na celu zaszkodzenie nieprzyjacielowi, czy też neutralizację jego sił zbrojnych. Jednym ze współczesnych, podstawowych aspektów prowadzenia działań zbrojnych jest bombardowanie lotnicze, przez co podlega ono szeregowi ograniczeń zawartych w Międzynarodowym Prawie Humanitarnym. Najważniejsze z nich to m.in. zasada rozróżniania, zasada proporcjonalności, nakaz podjęcia stosownych środków ostrożności przed planowanym atakiem, zakaz powodowania zbędnych cierpień oraz nadmiernych szkód[785].

Należy jednak podkreślić, iż ze względów bezpieczeństwa m.in. z powodu działań militarnych, w prawie międzynarodowym istnieje możliwość wyznaczenia stref wyłączonych oraz stref zakazu lotów, w ramach których zabronione są wszelkie loty statków powietrznych. Początki tych stref sięgają jeszcze wojen kolonialnych, które były prowadzone w okresie międzywojennym[786]. Co ważne, aktualnie nie ma umów międzynarodowych, które bezpośrednio dotyczyłyby wojny powietrznej, w tym również wojny powietrznej, odbywającej się nad morzem pełnym. Pomimo tego niektóre zakazy co do metod walk oraz używania danych rodzajów broni, obowiązujące zarówno w wojnie lądowej, jak i morskiej, znajdą również zastosowanie w ramach wojny powietrznej. Podstawowe zastosowanie w tym zakresie ma zasada humanitaryzmu[787]. Co więcej, w sytuacji samoobrony indywidualnej, czy też zbiorowej, zasada konieczności i proporcjonalności będzie się odnosić w równej mierze do konfliktu zbrojnego na morzu, wymagając, by działania wojenne prowadzone przez

[783] B. Krzan, *Kompetencje Rady Bezpieczeństwa ONZ w międzynarodowym sądownictwie karnym*, Toruń 2009, s. 26.
[784] G. Douhet, *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965, s. 66.
[785] W. Łęcki, *Jakie są środki i metody walki w wojnie powietrznej i jakie są zasady wykorzystania BSP?* [w:] M. Marcinko, M. Stefańska, M. Kolaj (red.), *Międzynarodowe Prawo Humanitarne – odpowiadamy na twoje pytania. Kompendium dla słuchaczy Polskiej Szkoły Międzynarodowego Prawa Humanitarnego*, Warszawa 2020, s. 64.
[786] M. Marszałek, *Strefy zakazu lotów jako sposób wymuszania pokoju z powietrza w działaniach sojuszniczych i koalicyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2004, nr 4, s. 123-124.
[787] L. Antonowicz, *Podręcznik prawa…*, s. 262.

państwo nie wychodziły poza stopień i rodzaj sił, których z innych powodów nie zakazuje prawo konfliktów zbrojnych, jednak które niezbędne są do skutecznego odparcia ataku zbrojnego, skierowanego przeciwko państwu i ponownego przywrócenia jego bezpieczeństwa[788].

Aktualnie w działaniach zbrojnych powszechnie wykorzystywane są bezzałogowe statki powietrzne (BSP), nazywane potocznie dronami. Jak zauważa A. Konert „W stosunku do nich używa się także określeń, takich jak: model, statek powietrzny bez pilota (*pilotless aicrcraft*), statek powietrzny autonomiczny (*autonomous aircraft*), system bezzałogowego statku powietrznego (*unmanned aircraft system, UAS*), bezzałogowy pojazd powietrzny (*unmanned aerial vehicles, UAVs*), system zdalnie sterowanego bezzałogowego statku powietrznego (*remotely piloted aircraft system, RPAS*), zdalnie sterowany bezzałogowy statek powietrzny (*remotely piloted aircraft RPA*), czy też zdalnie sterowany pojazd (*remotly piloted vehicle RPV*). Jednym z pierwszych, obok dronów, pojęć powszechnie stosowanych było pojęcie statku powietrznego bez pilota (*pilotless aicrcraft*), gdyż taki zapis znalazł się już w Konwencji paryskiej z 1919 r. zmienionej Protokołem z 1929 r. (*aircraft...capable of being flown without a pilot*). Następnie zapis ten został powtórzony w Konwencji chicagowskiej w art. 8 („Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota...”). Jednak coraz powszechniej stosowanym pojęciem jest pojęcie bezzałogowego statku powietrznego (*unmanned aircraft, UA*). Zostało ono oficjalnie zarekomendowane przez ICAO oraz przyjęte przez UE/EASA”[789].

Jak sama nazwa wskazuje, bezzałogowy statek powietrzny (BSP) to maszyna, która wykonuje swój lot bez załogi na pokładzie, zaś utrzymuje się w powietrzu dzięki wykorzystaniu siły nośnej, wytworzonej na skutek działania praw aerodynamiki, na stałych (skrzydła), czy też ruchomych powierzchniach nośnych (wirnik) lub siły wyporu aerostatycznego (aerostat). BSP jest pilotowany zdalnie albo sterowany przy wykorzystaniu systemów autonomicznych[790].

Należy zauważyć, że zakres zastosowania tzw. dronów systematycznie ulega rozszerzeniu. Co ważne, ich pierwotnym zastosowaniem były obszary militarne. Liczba państw, wykorzystujących systemy bezzałogowe w swoich armiach, a zatem również w konfliktach zbrojnych, z roku na rok wzrasta. Z racji tego, potrzeba oceny prawnej kwestii

[788] *Podręcznik z San Remo dotyczący prawa międzynarodowego mającego zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu*, Zespół Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ RP, Warszawa 2019, s. 8.
[789] A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020, s. 5-6.
[790] M. Podraza, *Aktualne regulacje prawa międzynarodowego i unijnego dotyczące eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych*, „Roczniki Administracji i Prawa” 2023, z. 1, s. 16.

używania zbrojnych BSP staje się również coraz bardziej aktualna. Wykorzystywanie dronów w celu m.in. eliminacji osób, które są podejrzane o terroryzm przez dane państwa, staje się powodem szeregu kontrowersji. Dotyczą one nie tylko zasadności tego typu działań z punktu widzenia osiągnięcia potencjalnych celów politycznych, jednak także istniejących regulacji prawa międzynarodowego. Należy zatem poddać analizie uregulowanie tej tematyki w dotychczasowych normach prawa międzynarodowego publicznego[791].

4.2. Agresja jako pojęcie prawne

Jednym z najważniejszych zagadnień w zakresie prawa przeciwwojennego z pewnością jest ścisłe określenie pojęcia agresji. Kwestia obrony pokoju, czy też potępienia agresji wymaga precyzyjnego wskazania przez prawo jej części. W przeszłości bowiem agresor bardzo często starał się argumentować swoje działania, podkreślając, że nie są one aktami agresji albo, że agresorem jest państwo napadnięte. Z racji tego, szczegółowa definicja agresji znacznie utrudniałaby próby uniknięcia odpowiedzialności za naruszenie pokoju i także dlatego niewystarczające było nadanie prawa do wskazywania napastnika danemu organowi międzynarodowemu, bez przekazania mu odpowiedniej podstawy prawnej orzekania[792].

Podbój stanowił początkowo legalny sposób dokonywania zmian terytorialnych. Stopniowo zaczęło się to zmieniać w XX w. Wtedy to, coraz częściej wybrzmiewać zaczęła zasada bezwzględnego zakazu użycia siły[793]. Cechą charakterystyczną podboju (zawojowania), było nabycie tytułu do terytorium przez całkowite i ostateczne podbicie przeciwnika, a skutkiem tego była jednostronna deklaracja, dotycząca aneksji jego terytorium. Dane działanie zostawało uznane za podbój, gdy miało ono charakter ostateczny i nieodwracalny. Najczęściej efektem tego była całkowita utrata możliwości działań prawnych takiego państwa i zakończenie jego funkcjonowania w ramach podmiotu prawa międzynarodowego. A więc zdobycie terytorium przeciwnika najczęściej kończyło się zniszczeniem danego państwa. Aktualnie instytucja podboju została zakazana przez prawo międzynarodowe. Pakt Ligi Narodów z 28 czerwca 1919 r. w art. 12-15[794] wprowadził

[791] Ł. Kułaga, *Używanie dronów w celu zwalczania terroryzmu świetle „ius ad bellum”*, „Zeszyty Prawnicze” 2016, nr 2, s. 141.
[792] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 347.
[793] T. Srogosz, *Uti possidetis w prawie międzynarodowym publicznym*, Warszawa 2016, s. 23.
[794] Pakt Ligi Narodów z 28 czerwca 1919 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001, s. 116-129.

częściowy zakaz prowadzenia wojny, zaś na członków, którzy pomimo tego, zdecydowaliby się na jego naruszenie, można było nałożyć sankcje[795]. Zgodnie z art. 10 Paktu członkowie zobowiązani byli do „szanowania i utrzymywania przeciwko wszelkiej napaści z zewnątrz całości terytorialnej i niezależności politycznej wszystkich członków Ligii". Z kolei w art. 11 znajduje się oświadczenie, które uznaje wszelką wojnę lub też groźbę wojny za przedmiot, stanowiący zainteresowanie całej Ligii, która „powinna przedsięwziąć wszelkie środki zdolne skutecznie zabezpieczyć pokój między narodami". Regulacja ta pozbawiona była jednak znaczenia praktycznego oraz stanowiła w głównej mierze deklarację polityczną, aniżeli zobowiązanie prawne[796].

Powyższe postanowienia nie oznaczały co prawda jeszcze międzynarodowej delegalizacji agresji, jednak – dzięki wprowadzeniu jej pojęcia do prawa konwencyjnego – przyczyniały się do zwiększenia świadomości co do potrzeby ścisłego określenia zakresu jej treści. Debatę dotyczącą tego problemu podjęto na forum Ligi Narodów po raz pierwszy w 1923 r., w trakcie opracowywania projektu tzw. Traktatu o pomocy wzajemnej. Jednak ze względu na zasadniczą rozbieżność stanowisk w zakresie definicji wojny agresywnej dokument ten nie został ostatecznie podpisany przez żadne państwo. Kolejne działania w tym zakresie podjęto w ramach Protokołu o pokojowym załatwianiu sporów międzynarodowych, który przewidywał zobowiązanie państw co do pełnej rezygnacji z używania wojny napastniczej we wzajemnych stosunkach. Dokument - pomimo uzyskania jednomyślnego poparcia Zgromadzenia Ligi Narodów - nie wszedł jednak w życie, ponieważ ratyfikowała go jedynie Czechosłowacja[797].

Z kolei w 1927 r., z inicjatywy polskiej delegacji, Liga Narodów w swojej rezolucji z 24 września jednomyślnie potępiła wojnę agresyjną, wskazując, iż stanowi ona zbrodnię międzynarodową. Pomimo tego w kwestii *ius ad bellum* do zasadniczej zmiany prawa doprowadził dopiero Pakt przeciwwojenny (Pakt Brianda-Kelloga) podpisany w Paryżu 27 sierpnia 1928 r., w ramach którego państwa wyraziły chęć delegalizacji wojny. Zgodnie z art. 1 „Wysokie Umawiające się Strony uroczyście oświadczają w imieniu swoich narodów, że potępiają uciekanie się do wojny dla załatwiania sporów międzynarodowych i wyrzekają się jej jako narzędzia polityki państwowej w swych wzajemnych stosunkach"[798]. Następnie art. 2 Pakt stwierdza: „Wysokie Umawiające się Strony zgadzają się, że załatwianie czy

[795] J. Symonides, *Zasada efektywności w prawie międzynarodowym*, Toruń 1967, s. 92-102.
[796] R. Kwiecień, *Aksjologia prawa międzynarodowego a siła zbrojna w perspektywie historycznej* [w:] J. Kranz (red.), *Świat współczesny wobec użycia siły zbrojnej*, Warszawa 2009, s. 72.
[797] A. Górbiel, *Pojęcie agresji zbrojnej*, „Sprawy międzynarodowe" 1977, z. 6, s. 70–71.
[798] K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów…,* s. 308.

rozwiązywanie wszelkich mogących powstać między nimi sporów lub konfliktów, niezależnie od ich natury albo pochodzenia, nie powinno być nigdy osiągane inaczej jak tylko pokojowymi sposobami”[799]. Stronami Paktu Brianda-Kelloga łącznie były sześćdziesiąt trzy państwa, które zdecydowały się na bezwarunkowe potępienie uciekania się do wojny w przyszłości, jako ewentualnego instrumentu polityki, pozwalającego na rozstrzygnięcie sporu. Tym samym wojnę - *ius ad bellum* - zdelegalizowano, zaś państwa, które ewentualnie zdecydowałyby się na jej wszczęcie, popełniłyby przestępstwo[800].

Jedynym z działań, mających na celu sprecyzowanie pojęcia agresji, było przyjęcie trzech Konwencji londyńskich z 3-5 lipca 1933 r. w sprawie definicji agresji. Przystąpiły do nich głównie państwa Europy Środkowej i Wschodniej, w tym m.in. ZSRR, Polska, Finlandia, oraz dodatkowo Afganistan, Turcja, czy Persja. Odtąd za agresora uznawano państwo, które wypowiedziało wojnę drugiemu państwu; swoimi siłami zbrojnymi dopuszczało się inwazji (na mocy deklaracji wypowiedzenia wojny lub też bez niej) na terytorium drugiego państwa; swoimi siłami lądowymi, morskimi, czy też powietrznymi dopuszczało się ataku (z deklaracją wypowiedzenia wojny lub też bez niej) na terytorium, statki lub samoloty innego państwa; wprowadzało blokadę morską wybrzeży lub portów innego państwa; dostarczało wsparcia uzbrojonym bandom, które powstały na jego terytorium i napadły na terytorium innego państwa, lub odmawiało, pomimo prośby państwa napadniętego, podjęcia na swoim terytorium środków w jego władzy, które pozbawiłyby tych band pomocy lub ochrony. Przyjęto, iż żaden powód polityczny, gospodarczy, wojskowy lub inny (np. odnoszący się do kondycji wewnętrznej państwa) nie może powodować lub uzasadniać tak rozumianej agresji[801].

II wojna światowa doprowadziła do podjęcia dalszych prób definiowania pojęcia agresji w prawie międzynarodowym. Po jej zakończeniu państwa podjęły kroki, mające na celu budowanie trwałego pokoju między narodami, jednocześnie potępiając agresję, jako środek niezgodny z prawem międzynarodowym, a efektem tego było przyjęcie Karty Narodów Zjednoczonych. Jednak nie zawierała ona definicji pojęcia agresji oraz agresora. Częściowe przesłanki, pomocne w sprecyzowaniu pojęcia agresji, zauważalne są w art. 2 ust. 4 Karty. Zgodnie z nim, wszyscy członkowie ONZ są zobowiązani do powstrzymania się w stosunkach międzynarodowych od stosowania groźby, czy też użycia siły przeciwko całości terytorialnej i niepodległości któregokolwiek państwa, bądź też jakiegokolwiek innego

[799] *Ibidem,* s. 308.
[800] S. M. Grochalski, *Ius ad bellum: od prawa do bezprawia* [w:] E. Kozerska, P. Sadowski, A. Szymański (red.), *Wojna i pokój: wybrane zagadnienia prawno-historyczne*, Opole 2013, s. 35-36.
[801] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 21-22.

sposobu, który byłby niezgodny z celami ONZ. Jednym z elementów agresji jest użycie siły. Agresja może dotyczyć całości terytorialnej lub niepodległości któregokolwiek państwa. Należy zauważyć, że przed przyjęciem Karty podejmowane były próby zawarcia w niej definicji agresji, pomimo tego zakończyły się one fiaskiem[802]. Karta wyraźnie zakazuje zbrojnej agresji, jak i wszelkiego agresywnego działania, prowadzącego do stworzenia sytuacji i sporów, które stanowią niebezpieczeństwo dla pokoju. Wyjątkiem od powyższej zasady jest jedynie akcja podjęta w stosunku do agresora, z zastosowaniem środków przymusu, zgodnie z rozdziałem VII Karty. Dodatkowo, nadaje ona ONZ kompetencje w zakresie zabezpieczenia pokoju również w stosunku do państw, które nie są jej członkami[803].

Problem odnoszący się do braku definicji agresji, począwszy od 1950 r., w dalszym ciągu powracał na forum organów ONZ. Potrzebę jej ustanowienia zgłaszano w ramach inicjatyw, podejmowanych w latach 1951, 1953 i 1957. Jednak nie przyniosły one spodziewanych rezultatów[804]. Na mocy rezolucji nr 2131 z dnia 21 grudnia 1965 r. w sprawie niedopuszczalności interwencji w wewnętrzne sprawy państw i ochrony ich niepodległości i suwerenności, dokonano zrównania zbrojnej interwencji z agresją, podkreślając, że „interwencja zbrojna jest równoznaczna z agresją i jako taka jest sprzeczna z podstawowymi zasadami, na których należy budować pokojową współpracę międzynarodową między państwami". Agresją jest więc na pewno zbrojna interwencja[805].

Dalsze prace nad pojęciem agresji ostatecznie przekazano czwartemu już komitetowi specjalnemu dla zdefiniowania agresji. W jego skład weszło 35 państw, które reprezentowały poszczególne regiony świata. W wyniku siedmioletnich prac, dopiero na jego forum, doprowadzono ostatecznie do zredagowania tekstu, który został przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w drodze konsensusu, bez głosowania, rezolucją nr 3314 (XXIX) 14 grudnia 1974 r. Rezolucja ta stanowiła podsumowanie podejmowanych od półwiecza prób, mających na celu dokładne określenie treści pojęcia agresji. Składa się ona z ośmiu artykułów, które poprzedzone zostały obszernym wstępem, mającym na celu wyjaśnienie motywów jej przyjęcia oraz zadań, jakim ma służyć[806]. Preambuła określała agresję jako najcięższą, a zarazem najniebezpieczniejszą formą bezprawnego użycia siły, która – w kontekście

[802] J. Balicki, *Pojęcie agresji w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1952, s. 85-90.
[803] W. Morawiecki, *Walka o definicję agresji w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1956, s. 220-221.
[804] W. Czapliński, *Skutki prawne nielegalnego użycia siły w stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 1993, s. 27.
[805] P. Ochman, *Prawne implikacje wybranych elementów terminu „wojna hybrydowa"*, „Studia Prawa Publicznego" 2019, nr 4, s. 138-139.
[806] A. Górbiel, *Pojęcie agresji*…, s. 73.

istnienia wszelkich rodzajów broni masowej zagłady - posiada potencjalną groźbę konfliktu światowego, wraz ze wszystkimi katastrofalnymi jej skutkami[807].

Zgodnie z art. 1 agresja to „użycie siły zbrojnej przez państwo przeciwko suwerenności, terytorialnej integralności lub politycznej niepodległości innego państwa lub w jakikolwiek inny sposób niezgodny z Kartą Narodów Zjednoczonych, jak to określono w tej definicji"[808]. Dodatkowo, art. 5 ust. 2 rezolucji stwierdza, że: „Wojna agresywna jest zbrodnią przeciw pokojowi. Agresja pociąga za sobą międzynarodową odpowiedzialność"[809]. Natomiast art. 2 definicji wskazuje, że dowodem aktu agresji będzie „pierwsze użycie siły zbrojnej wbrew Karcie (…)"[810]. Następnie art. 3 wylicza działania, zakwalifikowane jako akty agresji. Wśród nich wymieniono m.in.: „inwazję lub atak sił zbrojnych jednego państwa na terytorium innego państwa, bombardowanie przez siły zbrojne państwa terytorium innego państwa, blokadę portów lub wybrzeża państwa przez siły zbrojne innego państwa, atak sił zbrojnych państwa na siły zbrojne lądowe, morskie lub powietrzne albo na marynarkę lub lotnictwo cywilne innego państwa"[811]. Powyższe rodzaje zachowań nie wyczerpują jednak w pełni zakresu zabronionego użycia siły militarnej. Z racji tego, Rada Bezpieczeństwa na podstawie art. 39 KNZ może sama określić, w jakim przypadku będzie mieć miejsce agresja albo zagrożenie pokoju lub naruszenie pokoju. Zatem ma ona kompetencje do zakwalifikowania w ramach wyżej wymienionych kategorii danych zachowań państw, które niekoniecznie zostały objęte egzemplifikacją z 1974 r. Sama definicja ma zaś charakter pomocniczy przy interpretacji przypadków użycia siły zbrojnej - jako zgodnych, czy też niezgodnych z prawem międzynarodowym[812].

Rezolucja po części uwzględnia także klauzulę *de minimus*, którą forsowały niektóre państwa. Co prawda, rezolucja nie wyklucza wprost, iż nawet najmniejsze użycie siły zbrojnej potencjalnie może stanowić agresję, pomimo tego stwierdza, że nawet w przypadku użycia siły zbrojnej Rada Bezpieczeństwa może stwierdzić, iż do samego aktu agresji nie doszło, ponieważ dane działania, będące przedmiotem badania, nie posiadały wystarczającej wagi. Umożliwiło to ignorowanie pomniejszych incydentów, jednak z drugiej strony stworzyło kolejny problem interpretacyjny. Nie jest łatwo bowiem znaleźć odpowiedź na pytanie, czym będzie działanie o niewystarczającej wadze. Przyjęte rozwiązania wskazują, że samo państwo, które zbyt przesadnie zareagowało na dany incydent, może zostać uznane za agresora. Co

[807] S. M. Grochalski, *Ius ad bellum…*, s. 39.
[808] K. Kocot, K. Wolfke, Wybór dokumentów…, s. 650.
[809] *Ibidem*, s. 651.
[810] *Ibidem*, s. 650.
[811] *Ibidem*, s. 650-651.
[812] K. Mochowska, *Interpretacje zasady niestosowania siły*, „Sprawy Międzynarodowe" 1982, nr 11, s. 101.

ważne, omawiana definicja agresji, przyjęta w formie rezolucji (podobnie jak i inne rezolucje) nie posiada ani mocy prawnej, ani wiążącej dla państw[813]. Tym samym definicja ta nie może być odczytywana jako rozszerzająca, czy też zawężająca zakres KNZ, również w odniesieniu do postanowień Karty co do przypadków, w ramach których użycie siły będzie legalne[814].

Definicja agresji, jednak jedynie w kontekście odpowiedzialności karnej jednostek, była również opracowywana na użytek działalności Międzynarodowego Trybunału Karnego (MTK). Został on utworzony w 2002 r., na podstawie Statutu rzymskiego, podpisanego w Rzymie 17 lipca 1998 r.[815] Preambuła Statutu przypomina, że stanowi on potwierdzenie celów oraz zasad KNZ, zaś sam niezależny Trybunał będzie odgrywać doniosłą rolę w zakresie zwalczania najpoważniejszych zbrodni wagi międzynarodowej, które zostały wskazane w Statucie i stanowią zagrożenie zarówno dla pokoju, bezpieczeństwa, jak i pomyślności świata[816]. Artykuł 5 Statutu wskazuje zakres jurysdykcji MTK. Obejmuje on ludobójstwo, zbrodnie przeciwko ludzkości oraz zbrodnie wojenne i agresję. Stronę przedmiotową wskazanych przestępstw określono bezpośrednio w Statucie oraz w załączonych do niego tzw. elementach zbrodni. W trakcie trwania konferencji kodyfikacyjnej niestety nie udało się osiągnąć porozumienia w zakresie definicji agresji. Z racji tego – zgodnie z art. 5 ust. 2 – jurysdykcja w nawiązaniu do sprawców tej zbrodni odroczona została do chwili uzgodnienia definicji agresji[817]. Należy zauważyć, iż badając na wniosek Zgromadzenia ONZ możliwość powołania MTK, Komisja Prawa Międzynarodowego wskazała, by w ramach zbrodni, które zostały objęte jurysdykcją Trybunału, znalazła się również zbrodnia agresji. Sugestia ta okazała się bardzo kłopotliwa, ponieważ łączyła się z potrzebą określenia znamion tej zbrodni. Pomimo tego, że wojna agresywna w odniesieniu do zbrodni przeciwko pokojowi była sądzona m.in. przed Międzynarodowym Trybunałem Wojskowym w Norymberdze, to jednak w tamtym czasie nie dysponowano jej definicją. Z kolei rezolucja Zgromadzenia Ogólnego nr 3314 z 14 grudnia 1974 r. nawiązywała jednie do agresji państwa, zaś nie do zbrodni popełnianej przez jednostki. W pkt 4 podkreślono, że posiada ona charakter wskazówki, kierowanej dla Rady Bezpieczeństwa w ramach kwalifikacji danej sytuacji w związku z rozdziałem VII KNZ.

[813] P. Grzebyk, *Odpowiedzialność kara za zbrodnię agresji*, Warszawa 2010, s. 88.
[814] M. M. Malinowski, *Interwencja „sił międzynarodowych" w Iraku w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2004, z. 4, s. 33.
[815] *Rome Statute of the International Criminal Court*, UN Doc. No. A/CONF. 183/9 (July 17, 1998). Tekst polski, [w:] M. Flemming, *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Zbiór dokumentów*, Warszawa 2003, s. 538-587.
[816] B. Krzan, *Kompetencje Rady…*, s. 85.
[817] W. Czapliński, *Zbrodnia agresji jako przestępstwo przeciwko prawu międzynarodowemu*, „Archiwum Kryminologii" 2008, z. 29-30, s. 820.

W projekcie Kodeksu przestępstw przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu ludzkości wskazywano na odpowiedzialność za akt agresji[818], jednak Komisja Prawa Międzynarodowego miała problemy z osiągnięciem konsensu, w zakresie tego, co stanowi agresję i za co jednostka powinna odpowiadać karnie. Próby zdefiniowania zbrodni agresji podjął się Komitet Przygotowawczy ds. Ustanowienia Międzynarodowego Trybunału Karnego, opracowując trzy propozycje definicji. Pomimo tego, żadna z nich nie została w pełni przychylnie przyjęta przez przedstawicieli państw uczestniczących w konferencji powołującej MTK[819].

Preambuła do Statutu MTK pośrednio nawiązywała do aktu agresji. Jak zauważa K. Wierczyńska „wskazuje ona, że państwa-strony potwierdzają cele i zasady Karty Narodów Zjednoczonych, a w szczególności zasadę powstrzymywania się przez każde państwo od groźby użycia siły lub jej użycia przeciwko całości terytorialnej lub niezawisłości politycznej któregokolwiek państwa, jak i w inny sposób niezgodny z celami ONZ. Agresja jest też wymieniona w art. 5 Statutu jako najpoważniejsza zbrodnia wagi międzynarodowej"[820].

Dopiero na mocy rewizji Statutu, która nastąpiła na spotkaniu państw-stron w Kampali w 2010 r., wprowadzono postanowienia, dzięki którym ściganie oraz karanie tej zbrodni stało się możliwe. Pomimo tego, możliwość tę starano się osłabić, m.in. poprzez odsuwanie w czasie jurysdykcji MTK i uzależnianie jej od decyzji państw-stron[821]. Nowo wprowadzony do Statutu rzymskiego art. 8 *bis* określił zbrodnię agresji w następujący sposób:

„1. Dla celów niniejszego Statutu »zbrodnia agresji« oznacza planowanie, przygotowywanie, wszczynanie lub prowadzenie, przez osobę mogącą efektywnie sprawować kontrolę lub kierownictwo nad politycznymi lub wojskowymi działaniami państwa, aktu agresji, który swoim charakterem, wagą i skalą stanowi wyraźne pogwałcenie Karty Narodów Zjednoczonych.

2. Dla celów ust. 1 »akt agresji« oznacza użycie siły zbrojnej przez państwo przeciwko suwerenności, integralności terytorialnej lub niezależności politycznej innego państwa, lub

[818] W wersji projektu kodeksu przyjętej w 1996 r., do zbrodni przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu ludzkości zaliczono: agresję i groźbę agresji, interwencję, dominację kolonialną i obcą, ludobójstwo, apartheid, systematyczne i poważne naruszanie praw człowieka, zbrodnie wojenne o wyjątkowym ciężarze, terroryzm międzynarodowy, zbrodnie przeciwko ONZ i jej personelowi wykonującemu zadania wyznaczone przez organizację. Zgodnie z art. 16 odpowiedzialność za zbrodnię agresji ponosić ma „osoba, która jako przywódca państwa lub organizator, brała czynny udział w, lub nakazała zaplanowanie, przygotowanie, wszczęcie lub przeprowadzenie agresji przez państwo". Zob. E. Dynia, *Zbrodnie międzynarodowe*, „Przegląd Prawa Uniwersytetu Warszawskiego" 2008, nr 2, s. 15.

[819] P. Grzebyk, *Definicja zbrodni agresji (po konferencji przeglądowej MTK)*, „Państwo i Prawo" 2011, nr 1, s. 45-46.

[820] K. Wierczyńska, *Hierarchia zbrodni w prawie międzynarodowym*, „Państwo i Prawo" 2016, nr 1 , s. 67.

[821] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 23-24.

w każdy inny sposób niezgodny z Kartą Narodów Zjednoczonych. Każdy z poniższych aktów, bez względu na wypowiedzenie wojny, będzie, zgodnie z rezolucją Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych 3314 (XXIX) z 14 grudnia 1974 roku, zakwalifikowany jako akt agresji […]"[822]. W dalszej części przepisu wskazano siedem przykładów aktów agresji z rezolucji ZO ONZ nr 3314.

Przytoczona definicja zbrodni agresji wskazuje na jej szczególne cechy, jako „zbrodni przywódców" (*leadership crime*), przez co jej zakres podmiotowy został ograniczony do osób, które piastują kierownicze stanowiska w państwie. Wskazuje na to sformułowanie „osób zajmujących stanowisko, zapewniające im wykonywanie efektywnej kontroli lub kierowania politycznymi lub militarnymi działaniami państwa". Zatem jurysdykcji MTK będą podlegać osoby fizyczne, posiadające znaczne uprawnienia decyzyjne w swoim państwie i możliwość kierowania jego politycznymi oraz militarnymi działaniami[823].

Definicja ta sformułowana została „dla celów niniejszego Statutu", a więc ma ona charakter autonomiczny. Co ważne, jest ona jedyną uniwersalną, a także prawną definicją agresji, która została uzgodniona przez państwa. W odniesieniu do realizacji zasady komplementarności ma ona także wpływ na orzecznictwo sądów krajowych. Mogą się na nią powołać również inne niż MTK sądy międzynarodowe, które będą orzekać w kwestii agresji. Należy zauważyć, że przyjęta w Kampali definicja agresji nie została oparta na tzw. zasadzie pierwszego strzału[824]. Stanowi ona jednak wierne odwzorowanie treści z art. 3 załącznika do rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 3314 (XXIX) z 1974 r. Autorzy poprawki nie zdecydowali się jednak na przeniesienie do niej stwierdzeń, które zostały zawarte w art. 2 załącznika do tej rezolucji. Stanowi on, że aktami agresji, o których wspomina art. 3, będą czynności państwa „działającego jako pierwsze". W nawiązaniu do omawianej poprawki do Statutu MTK, czyny będące aktami agresji, nie zostały opatrzone zastrzeżeniem odnoszącym się do faktu, że są one nimi tylko wtedy, gdy dokonane zostaną przez pierwszego z uczestniczących w konflikcie[825].

Do jurysdykcji przedmiotowej MTK w obecnym stanie prawnym należy zbrodnia agresji (w przypadku ratyfikacji dokonanej przez państwo). Zbrodnia agresji może zostać

[822] *Resolution RC/Res.6, Annex I*, s. 2, pkt 2.

[823] M. Pączek, *Prace nad zdefiniowaniem zbrodni agresji w związku z przyjęciem Statutu Międzynarodowego Trybunału Karnego* [w:] W. Wacławczyk, K. Żarna (red.), *Zbrodnia i kara. Ludobójstwo – zbrodnie wojenne – zbrodnie przeciwko ludzkości*, Toruń 2011, s. 195.

[824] Zgodnie z tzw. zasadą pierwszego strzału użycie siły zbrojnej przez dane państwo stanowi na pierwszy rzut oka dowód zaistnienia aktu agresji, jednak i w tym przypadku pełna swoboda decyzji i oceny należy do Rady Bezpieczeństwa ONZ. Zob. W. Czapliński, *Zbrodnia agresji…*, s. 818.

[825] E. Karska, *Dorobek Konferencji Rewizyjnej Statutu MTK ze szczególnym uwzględnieniem poprawki definiującej zbrodnię agresji*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2010, nr 3, s. 13-19.

popełniona przez jednostki inicjujące lub też wykonujące wojnę napastniczą, stąd zgodnie z art. 8 *bis* Statutu MTK, jako pierwszy podmiot w tym przepisie, wskazano osobę inicjującą wojnę napastniczą albo wykonującą wojnę napastniczą, o ile osoba ta piastuje w państwie stanowisko. Kolejnym podmiotem tego przepisu jest osoba, która pomaga osobie na stanowisku wszcząć wojnę i dodatkowo sama piastuje stanowisko. Co ważne, należy wskazać jaką funkcję powinna piastować osoba, która jest brana pod uwagę jako potencjalny sprawca. W doktrynie wątpliwości budziło pełnienie stanowiska przedsiębiorcy. Było ono uwzględniane przez trybunały wojskowe po zakończeniu II wojny światowej, pomimo tego, nikt z przedsiębiorców nie został jednak skazany. Aktualnie twierdzi się, iż w tym przypadku chodzić będzie o osoby, które piastują najwyższe funkcje w państwie m.in. o prezydentów, ministrów, czy generałów. Podkreśla się jednak, że wspomnianej zbrodni nie popełnia się jednoosobowo[826]. W 2017 r. państwa zdecydowały się umożliwić Trybunałowi wykonywanie jurysdykcji nad zbrodnią agresji. Aktywowano ją z dniem 17 lipca 2018 r.[827]

4.3. Wyjątki od zakazu użycia siły

4.3.1. Prawo do samoobrony

Prawo do samoobrony jest obecne w stosunkach międzynarodowych praktycznie od czasu, gdy zaczęły się one kształtować. Pierwsze rozważania w kwestii samoobrony można odnaleźć już w dziełach Cycerona, Seneki Młodszego oraz św. Tomasza z Akwinu. Do samoobrony odniósł się również H. Grocjusz w swoim najbardziej znanym dziele pt. „O prawie wojny i pokoju". Uznał on w nim prawo jednostki oraz państwa do podejmowania działań wojennych w ramach samoobrony. W jego ocenie prawo to wywodziło się bezpośrednio z nakazu natury, zaś nie z niezgodnego z prawem postępowania, czy też przewinienia innej osoby, stwarzającej potencjalne niebezpieczeństwo. Klasyczna definicja prawa do samoobrony, w zakresie zwyczajowego prawa międzynarodowego, przywołana została w trakcie sprawy *Caroline* i w dalszej kolejności potwierdzona w toku prac MTK w Norymberdze. Spór w sprawie *Caroline* odnosił się do incydentu, który miał miejsce w 1837 r. na terytorium USA. W jego trakcie dwaj obywatele Wielkiej Brytanii opanowali,

[826] D. Drożdż, *Pojęcia agresji w prawie międzynarodowym publicznym i zbrodni agresji w międzynarodowym prawie karnym funkcjonujące w środowisku międzynarodowym* [w:] R. Kordonski, Ł. Muszyński, O. Kordonska, D. Kamilewicz-Rucińska (red.), *Transformacja środowiska międzynarodowego i jego wielowymiarowość. Tom 3*, Lwów-Olsztyn 2017, s. 154-155.

[827] P. Grzebyk, *„Specjalna operacja wojskowa" Rosji w Ukrainie – indywidualna odpowiedzialność za zbrodnie agresji i zbrodnie wojenne*, „Państwo i Prawo" 2022, nr 9, s. 68.

a następnie zniszczyli amerykański statek *Caroline*. Po interwencji rządu USA, Wielka Brytania usprawiedliwiała się, że akt ten został dokonany przy realizacji prawa do samoobrony. W notach dyplomatycznych, wymienionych po incydencie pomiędzy sekretarzem stanu USA a ministrem rządu brytyjskiego, zostały sformułowane podstawowe przesłanki legalnej samoobrony[828]. Jak podkreślono, musi istnieć: „pilna i nagląca konieczność zastosowania samoobrony, niepozostawiająca żadnego wyboru co do możliwych środków, ani czasu na rozważania". Wypełnienie tych przesłanek było konieczne nie tylko po to, by samoobrona stawała się uprawniona, jednak działania podjęte w jej ramach, nie mogły być przesadne, czy też nierozsądne, „ponieważ samo działanie, usprawiedliwione koniecznością samoobrony, musi być ograniczone do tej konieczności i bez żadnej wątpliwości utrzymane w jej granicach". Powyższe zasady zostały uznane wówczas przez rząd brytyjski oraz są aktualnie uznawane za część zwyczajowego prawa międzynarodowego[829].

W miarę upływu czasu prawo międzynarodowe, z różnymi skutkami, starało się ograniczać dopuszczalność konfliktów zbrojnych. Jednak dopiero traumatyczne doświadczenia, płynące z II wojny światowej, spowodowały wprowadzenie skutecznego globalnego ładu międzynarodowego, gdzie zakaz użycia siły stał się jedną z najważniejszych zasad nowego porządku. Karta Narodów Zjednoczonych jest aktem artykułującym tę zasadę. Art. 2 ust. 4 KNZ zakazuje państwom „stosowania groźby lub użycia siły przeciwko całości terytorialnej lub niepodległości któregokolwiek państwa". Powyższy zakaz posiada jednak pewne wyjątki. Dwa z nich zostały określone w KNZ i należą do nich działania autoryzowane przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, a także realizacja prawa do samoobrony - indywidualnej bądź zbiorowej[830].

Doktryna prawa międzynarodowego wytworzyła trzy teorie, które wskazują na źródło powstania prawa do samoobrony zbiorowej. Pierwsza opierała się na analogii do prawa prywatnego. Jeszcze w prawie rzymskim potrzebne było istnienie bliskiej relacji pomiędzy podmiotami i był to element, który odróżniał samoobronę od pozostałych działań podejmowanych po to, by obronić dobra osoby postronnej. W takim rozumieniu zbiorowej samoobrony, trzeba byłoby założyć, że jest ona dozwolona na arenie międzynarodowej jedynie pod warunkiem wykazania przez dane państwo, które powołuje się na jej

[828] J. Zielińska, *Prawo państwa…,* s. 234.
[829] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…*, s. 647.
[830] J. Trzciński, *Interwencja wojskowa Stanów Zjednoczonych w Syrii jako pole zmian w dopuszczalności użycia siły w prawie międzynarodowym*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego" 2022, vol. XX, s. 90-91.

wykonywanie, iż na skutek napaści zbrojnej na inne państwo, naruszony został jego własny interes. Z kolei druga teoria odnosi się do obowiązku utrzymania pokoju międzynarodowego oraz podejmowania reakcji na łamanie zasad prawa międzynarodowego publicznego. Swoimi korzeniami sięga ona do konceptu wojny sprawiedliwej. W przypadku uznania go za prawo do zbiorowej samoobrony, dokonałoby to zrównania prawa z sankcją prawnomiędzynarodową, zaś interes państwa utożsamiony zostałby z interesem całej społeczności międzynarodowej. Dlatego też zdaniem niektórych autorów trudno przyjąć tę koncepcję. Trzecia z teorii opiera się na założeniu, że państwa są uprawnione do korzystania kolektywnie z tych praw, które mogą bez wątpliwości wykonywać indywidualnie, a co za tym idzie, prawo do zbiorowej samoobrony jest zbiorem praw do samoobrony indywidualnej. W tym przypadku trudno jednak byłoby wywieść przesłankę bezpośredniego zagrożenia w każdej sytuacji[831]. D. W. Bowett podkreśla z kolei powiązania obrony koniecznej z prawem do nienaruszalności terytorium państwa. Jego zdaniem „Prawo do nienaruszalności terytorium rodzi prawo państwa do samoobrony swego terytorium oraz przeciwstawiania się państwu, które narusza prawo do nienaruszalności państwa innego"[832].

O ile prawo do samoobrony zostało powszechnie uznane i stanowi niepodważalne prawo państw (przykładowo E. de Vattel opowiadał się wręcz za obowiązkiem samoobrony), o tyle zakres tego prawa i warunki, w ramach których może być ono realizowane, stanowią jedne z najczęściej dyskutowanych kwestii w ramach prawa międzynarodowego. Geneza prawa do samoobrony swoimi korzeniami sięga jeszcze do zasad słuszności i sprawiedliwości. Podkreśla to łacińska paremia: *vim vi repellere omnia iura permittunt*[833]. Normy, które przyznają państwom prawo do realizowania zbiorowej samoobrony, są obecne w dwóch równoległych reżimach tj. traktatowym oraz zwyczajowym. Z kolei w art. 51 KNZ potwierdzono zwyczajowy charakter tego prawa, nazywając je przyrodzonym[834].

Prawo do samoobrony jest uznane przez wszystkie systemy prawne. Pomimo tego pojawia się pytanie, czy oznacza to, że w zwyczajowym prawie międzynarodowym istnieje prawo, które stoi ponad postanowieniami art. 51 KNZ i odnosi się jedynie do przypadku związanego z zaistnieniem ataku zbrojnego? Poszukując na nie odpowiedzi, należy odwołać się do orzeczenia dotyczącego Nikaragui z 27 czerwca 1986 r., w którym to MTS orzekł m.in.

---

[831] A. Drabarz, M. Perkowski, *Samostanowienie narodów i prawo do samoobrony w kontekście umiędzynaradawiania współczesnych konfliktów wewnętrznych* [w:] A. Breczko, F. Lempa (red.), *War and Peace Philosophical, Political and Legal Aspects*, Białystok 2013, s. 65-66.

[832] W. Petsch, *Międzynarodowo-prawna ochrona terytorium państwa w systemie bezpieczeństwa zbiorowego*, Warszawa 1978, s. 125.

[833] Łac. na odparcie siły siłą wszystkie prawa pozwalają.

[834] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 638.

iż prawo do samoobrony ze swojej istoty powiązane jest z użyciem siły zbrojnej oraz jest naturalnym uprawnieniem, które przysługuje każdemu państwu - na podstawie prawa zwyczajowego, jak również postanowień KNZ. Jednak, aby móc powołać się na nie w ramach realizacji prawa do samoobrony, państwo powinno udowodnić, że stało się ofiarą napaści zbrojnej. Z racji tego, to na państwo spada ciężar dowodu, co w niektórych przypadkach może powodować pewne trudności, zwłaszcza, gdy za atakiem zbrojnym stoją różnego rodzaju twory niepaństwowe. Jest to o tyle istotne, ponieważ KNZ nie definiuje pojęcia zbrojnej napaści i z racji tego o jej zaistnieniu rozstrzyga napadnięte państwo. Pomimo tego, legalność powołania się na samoobronę podlega kontroli Rady Bezpieczeństwa. Przysługuje ona więc formalnie aż do chwili podjęcia przez Radę Bezpieczeństwa środków oraz metod, które są konieczne do przywrócenia pokoju oraz bezpieczeństwa[835].

Jak stanowi art. 51 KNZ „Nic w niniejszej Karcie nie może uchybiać niepozbywalnemu prawu do samoobrony indywidualnej lub zbiorowej w przypadku napaści zbrojnej na któregokolwiek członka Narodów Zjednoczonych, zanim Rada Bezpieczeństwa nie podejmie niezbędnych zarządzeń w celu utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Środki podjęte przez członków w wykonaniu tego prawa do samoobrony będą natychmiast podane do wiadomości Radzie Bezpieczeństwa i w niczym nie mogą uszczuplać władzy i odpowiedzialności Rady Bezpieczeństwa, wynikających z niniejszej Karty, do podejmowania w każdym czasie takiej akcji, jaką ona uzna za niezbędną do utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa”[836].

KNZ uznaje więc niezbywalne prawo każdego państwa należącego do ONZ, w stosunku do którego doszło do napaści zbrojnej, do samoobrony indywidualnej oraz zbiorowej, jeszcze przed zastosowaniem przez Radę Bezpieczeństwa środków koniecznych do utrzymania pokoju oraz bezpieczeństwa międzynarodowego[837]. Środki, które zostały podjęte przez państwa, w celu wykonania tego prawa, powinny zostać natychmiast przekazane do wiadomości Radzie Bezpieczeństwa. Zarazem, nie mogą one w niczym uszczuplać jej uprawnień, czy też odpowiedzialności w zakresie podejmowania w każdym czasie takiej akcji, jaka zostanie przez nią uznana za konieczną do utrzymania albo przywrócenia pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego. Prawo do samoobrony ograniczone zostało więc z jednej strony pod względem przedmiotowym, a z drugiej

[835] P. Łaski, *Uwagi na temat siły i jej stosowania w prawie międzynarodowym*, „Acta Iuris Stetinensis” 2015, nr 12, s. 66.
[836] Zob. art. 51 KNZ, [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 18.
[837] J. Kranz, *Między wojną a pokojem: świat współczesny wobec użycia siły zbrojnej* [w:] J. Kranz (red.), *Świat współczesny wobec użycia siły zbrojnej*, Warszawa 2009, s. 124-125.

czasowym. Państwo ma prawo uciekać się do środków przemocy, jednak jedynie po to, by odeprzeć faktycznie dokonaną agresję zbrojną – nie zaś tylko zamierzoną, przygotowaną – skierowaną przeciwko niemu (tj. samoobrona indywidualna) albo przeciwko innemu państwu, któremu powinno w takiej sytuacji pośpieszyć z pomocą (tj. samoobrona zbiorowa). Jedynie agresja zbrojna, a nie inne formy agresji np. ideologicznej lub też ekonomicznej, oraz inne naruszenie praw i interesów państwa, czy nawet zagrożenie pokoju i bezpieczeństwa, pozwala państwu lub grupie państw na zastosowanie środków przemocy w ramach samoobrony[838].

Samoobrona indywidualna oraz zbiorowa są ze sobą powiązane. Pierwsza z nich stanowi punkt wyjścia dla samoobrony zbiorowej. Z kolei państwo ma prawo do działania w ramach samoobrony indywidualnej w momencie, gdy stanie się ofiarą napaści zbrojnej. Państwu, działającemu w samoobronie indywidualnej, z pomocą może przyjść inne państwo, nawet jeśli samo nie stało się przedmiotem ataku, co stanowi istotę samoobrony zbiorowej. Art. 51 KNZ wskazuje na prawo udzielenia pomocy ofierze agresji, jednak nie przewiduje on takiego obowiązku w stosunku do ofiary agresji. Państwa w celu uniknięcia sytuacji, w ramach której mogłyby się znaleźć sam na sam z agresorem, decydują się na zawarcie sojuszów obronnych, których zadaniem jest opracowanie i wdrożenie wspólnej obrony w sytuacji agresji. Pomimo tego, realizacja prawa do samoobrony zbiorowej nie jest uzależniona od wcześniejszego zawarcia umowy sojuszniczej[839]. Różnica między samoobroną indywidualną a zbiorową polega więc na liczbie państw, które uczestniczą w konflikcie (w ramach samoobrony zbiorowej mogą także uczestniczyć państwa sojusznicze ofiary agresji). Można także zaryzykować stwierdzenie, że samoobrona zbiorowa, stanowiąca mobilizację do wspólnej samoobrony przeciwko agresorowi, jest obecnie fundamentem bezpieczeństwa zbiorowego, co stanowi aktualny przykład strategicznego interesu wszystkich państw, zaspokajanego dzięki prawu międzynarodowemu. Jest ono z kolei wynikiem komunikacji, a także negocjacji między wieloma państwami (lub też ich grupami), podzielającymi zbiorowe przekonanie w zakresie przyszłego i oczekiwanego sposobu postępowania[840].

W ramach samoobrony zbiorowej zakłada się, że jej zasady będą mieć również zastosowanie do obrony, która odbywa się na prośbę ofiary zbrojnej napaści, jednak jak wskazał MTS w przytaczanej już sprawie Nikaragui, brak jest w prawie międzynarodowym publicznym normy, która zezwalałaby na wykonanie prawa do zbiorowej samoobrony

[838] L. Gelberg, *Zarys prawa…*, s. 285.
[839] J. Tyranowski, *Dwustronne układy sojusznicze Polski Ludowej*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1967, z. 4, s. 31-32.
[840] M. Rojewski, *Stan wojny w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej a prawo państwa do samoobrony w międzynarodowym porządku prawnym* [w:] R. Kordonski, A. Kordonska, Ł. Muszyński (red.), *Wojna – konflikt – spór. Obszary rywalizacji w przestrzeni międzynarodowej Tom 1*, Olsztyn – Lwów 2020, s. 108.

w przypadku, gdy napadnięte państwo nie żąda pomocy, z kolei art. 51 KNZ nie precyzuje dokładnych warunków realizacji prawa samoobrony w formie zbiorowej. W związku z tym, pojawił się problem czasowego zakresu wykonywania tego prawa, ponieważ z istoty art. 51 KNZ wynika, że jest ono dopuszczalne z zastrzeżeniem, iż samoobrona miała miejsce bezpośrednio po ataku na dane państwo. Wobec tego, jak uzasadnić sytuację, dotyczącą niepodjęcia samoobrony bezpośrednio po ataku, co było następstwem nieprzygotowania się do obrony. Taki przypadek miał miejsce między innymi w pierwszej fazie wojny w Zatoce Perskiej (1990-1991), kiedy to Kuwejt napadnięty przez Irak nie zdołał, z powodu niewystarczającego przygotowania kraju na wypadek wojny, zatrzymać irackiej inwazji, a przygotowanie wsparcia militarnego dla Kuwejtu w formie operacji „Pustynna Burza" zajęło innym państwom kilka miesięcy? Należy zauważyć, że w takiej sytuacji ofiara agresji ma prawo do niezwłocznego zwrócenia się do jakiegokolwiek innego państwa lub grupy państw o zbrojną pomoc[841].

Przepis art. 51 KNZ, w zakresie „zbiorowej" samoobrony, posłużył w latach powojennych jako prawne podłoże zgodności z Kartą wszelkich sojuszy oraz bloków polityczno-wojskowych. W tym względzie przyjęta została interpretacja rozszerzająca art. 51, zakładająca, iż artykuł ten upoważnia zarówno do zbiorowej samoobrony przed zbrojną napaścią, jak również do zbiorowego przygotowywania się na sytuację takiej napaści w przyszłości[842].

Odwołanie do art. 51 stało się również podłożem dla przyjęcia m.in. Paktu Północnoatlantyckiego z 4 kwietnia 1949 r.[843], stanowiącego podstawę prawną określenia Organizacji Paktu Północnoatlantyckiego. Głównym celem działania NATO jest obrona poszczególnych jego członków przed zewnętrznym zagrożeniem, które jest mniej lub bardziej zidentyfikowane. Jak stanowi jego Statut, każdy kraj członkowski jest zobowiązany do aktywnego działania, mającego na celu rozwijanie pokojowych i przyjaznych stosunków pomiędzy członkami, a także do pełnej gotowości na odparcie jakiejkolwiek agresji wobec któregokolwiek z jej członków[844]. Sojusz Północnoatlantycki jest podmiotem, który aktualnie gwarantuje wyżej wspomniane interesy państw i to w jak najbardziej możliwie skuteczny sposób. Co ważne, w momencie zawarcia danej umowy, państwa-strony podejmują próby

[841] P. Łaski, *Stosowanie siły przez państwa w świetle prawa międzynarodowego. Zarys problematyki* [w:] L. Brodowski, D. Kuźniar-Kwiatek (red.), *Unia Europejska…*, s. 224.
[842] R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe…,* s. 380.
[843] Tekst Paktu [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł,* Warszawa 2002, s. 180-183
[844] B. Sidi Diallo, *Bezpieczeństwo zbiorowe a suwerenność państw*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013, z. 4, s. 41.

możliwie jak najszerszego przewidzenia potencjalnych stanów faktycznych, do których umowa międzynarodowa będzie znajdować swoje zastosowanie. W odniesieniu do wspomnianej organizacji, podstawowe znaczenie mieć będzie skuteczne zapewnienie państwom członkowskim bezpieczeństwa zbiorowego. Zgodnie z art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego „Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną lub więcej z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uznana za napaść przeciwko nim wszystkim i dlatego zgadzają się, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, to każda z nich, w ramach wykonywania prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego na mocy artykułu 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy Stronie lub Stronom napadniętym, podejmując niezwłocznie, samodzielnie jak i w porozumieniu z innymi Stronami, działania, jakie uzna za konieczne, łącznie z użyciem siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego (…)”[845]. Powyższa regulacja stanowi egzemplifikację analizowanego prawa państwa do samoobrony w ramach międzynarodowego porządku prawnego[846]. Uprawnia ona również do podjęcia samodzielnie lub też przy wsparciu innych państw NATO wszelkiego rodzaju koniecznych działań, łącznie z użyciem sił zbrojnych, które zmierzają do odparcia napaści i mają na celu przywrócenie albo utrzymanie bezpieczeństwa w obszarze północnoatlantyckim[847].

Jak zauważa K. Prokop „Istnieją dwie konieczne i wystarczające przesłanki legalnej samoobrony zbiorowej: 1) swobodne wyrażenie zgody państwa na związanie się umową międzynarodową konstytuującą prawo samoobrony, 2) przyjęcie przez umowę międzynarodową zasady, że napaść zbrojna na jedno z państw-stron umowy będzie traktowana jako napaść przeciwko wszystkim sygnatariuszom umowy”[848]. Samoobrona zbiorowa stanowi jedynie uprawnienie państw, a więc potencjalny obowiązek lub konieczność w tym zakresie może wynikać ze specjalnych umów międzynarodowych. Z racji tego, że prawo do samoobrony zbiorowej wynika z KNZ, to poszczególni ustawodawcy konstytucyjni (zwłaszcza państw należących do ONZ) nie są zobligowani do powtarzania i akcentowania w swoich konstytucjach, że posiadają wiedzę o takim prawie, które wynika z KNZ oraz, że gdy pojawi się taka potrzeba, to w pełni z niego skorzystają[849].

[845] Zob. M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe…*, s. 181.
[846] M. Rojewski, *Stan wojny…,* s. 107-108.
[847] W. Zawadzki, *Operacje reagowania kryzysowego NATO*, „Zeszyty Naukowe WSA” 2016, nr 63, s. 43.
[848] K. Prokop, *Stan wojny jako instytucja międzynarodowoprawna i konstytucyjna*, „Kwartalnik Prawa Międzynarodowego” 2022, nr 3, s. 31.
[849] T. Smoliński, *Stan wojny, stan wojenny i stan wyjątkowy w konstytucjach europejskich państw socjalistycznych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1982, z. 3, s. 107.

W doktrynie podkreśla się – szczególnie po atakach z 11 września 2001 r. – że państwom nie można odmawiać prawa do samoobrony oraz użycia siły zbrojnej w stosunku do terrorystów. Rada Bezpieczeństwa w rezolucjach nr 1368 (2001)[850] i 1373 (2001)[851], które zostały wydane odpowiednio w dniach 12 i 28 września 2001 r., wyraźnie stwierdziła przyrodzone prawo do samoobrony. Z racji tego uznać można, że omawiana koncepcja samoobrony ulega pewnych zmianom i obejmuje również środki, które podejmowane są przeciwko napaści zbrojnej ze strony organizacji terrorystycznych (zwłaszcza, gdy podejmowane w takiej skali, jak te z dnia 11 września 2001 r. oraz kiedy pod względem skali, czy liczby ofiar są w zasadzie porównywalne do napaści zbrojnej państwa)[852]. W preambule do rezolucji nr 1386 z dnia 12 września 2001 r., która potępiała zamachy terrorystyczne z 11 września 2001 r., Rada Bezpieczeństwa ONZ wskazała, że jest „zdeterminowana zwalczać wszystkimi środkami zagrożenia dla międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa spowodowane aktami terrorystycznymi", a w dalszym ciągu uznała „przyrodzone prawo do indywidualnej lub kolektywnej samoobrony w zgodzie z Kartą". Zdaniem niektórych, równoległe zestawienie w rezolucji tych dwóch aspektów, czyli potępienia ataków terrorystycznych oraz przypomnienia prawa do samoobrony, pokazało, iż Rada uznała zamachy terrorystyczne za „napaść zbrojną". W związku z tym miała zostać wypełniona jedna z przesłanek samoobrony z art. 51 KNZ, a to miało pozwolić USA i Wielkiej Brytanii na realizację legalnych działań militarnych. Pomimo tego, taką konkluzję wyklucza analiza pozostałych rezolucji RB ONZ, odnoszących się do tej problematyki. Należy podkreślić, że organ ten nigdy nie określił ataków terrorystycznych „napaścią zbrojną", nawet w przytaczanej rezolucji. Dodatkowo, ani Sekretarz Generalny ONZ ani też żaden z członków RB ONZ nie wykorzystywał tych pojęć zamiennie. Identycznie, Wielka Brytania, w momencie poinformowania RB ONZ o skorzystaniu z prawa samoobrony, nie dokonała zrównania w swoim raporcie ataków terrorystycznych z napaścią zbrojną[853]. Jednak w praktyce widoczna jest wyraźna tendencja do rozszerzania pojęcia napaści zbrojnej m.in. na różne akty terrorystyczne. Z racji tego, działania kwalifikowane przez państwa, jako te w samoobronie, są realizowane nie tylko w tradycyjnym przypadku odpowiedzi na akt

[850] UN Security Council resolution: Threats to international peace and security caused by terrorist acts, 12 September 2001, S/RES/1368 (2001).
[851] UN Security Council resolution: Threats to international peace and security caused by terrorist acts 28 September 2001, S/RES/1373 (2001).
[852] A. Szpak, *Legalność amerykańskich ataków lotniczych na ISIS w Iraku i Syrii jako reakcja na zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, „Studia Prawnicze" 2015, z. 1, s. 38-39.
[853] A. Kleczkowska, *Reakcja państwa na napaść zbrojną ze strony aktora niepaństwowego – uwagi na przykładzie doktryny unwilling or unable,* „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego" 2015, vol. XIII, s. 90-91.

napaści zbrojnej, ale również na potencjalne zagrożenie aktami zbrojnymi, do których jest pewność co do ich nieuchronności i bliskości. Kwestia ta stała się wyjątkowo aktualna po wydarzeniach z 11 września 2001 r., a następnie była dyskutowana w kontekście wojny z terroryzmem[854]. Dnia 7 października 2001 r. Stany Zjednoczone poinformowały Radę Bezpieczeństwa, iż rozpoczynając w Afganistanie operację przeciwko Al-Kaidzie, uznaną za organizację odpowiedzialną za zamachy terrorystyczne, a także przeciwko reżimowi Talibów, który oskarżany był o materialne oraz logistyczne wspieranie wspomnianej organizacji, USA korzystają z prawa do samoobrony. Państwa członkowskie NATO powołały się na art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, który nawiązuje do „zbrojnej napaści" oraz na art. 51 KNZ. Uznały one zgodnie, że wydarzenia z dnia 11 września 2001 r. miały charakter zbrojnej napaści w rozumieniu regulacji art. 51 KNZ. Jednak w rzeczywistości nie uruchomiono mechanizmów żadnej ze wspominanych umów, z racji tego, że USA podjęły działania z inicjatywy własnej przy wsparciu części sojuszników (głównie Wielkiej Brytanii), powołując się na prawo do samoobrony i milczące przyzwolenie społeczności międzynarodowej[855].

Ze względu na ewolucję rzeczywistości międzynarodowej coraz większe znaczenie zyskuje koncepcja zbrojnej operacji prewencyjnej. W doktrynie pojawia się także termin „obowiązku zapobiegania" (*duty to prevent*) katastrofalnym skutkom zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa międzynarodowego. W pewnym stopniu jest to koncepcja zbliżona do odpowiedzialności za ochronę, która opiera się na argumentach humanitarnych. Należy zauważyć, że w przypadku samoobrony uprzedzającej, w głównej mierze chodzi o reakcję zbrojną na zbliżający się i nieuchronny atak, zaś samoobrona prewencyjna cechuje się nie tyle powstrzymaniem ataku, a jego uniemożliwieniem w dłuższej perspektywie czasowej, a także unicestwieniem potencjału zbrojnego[856]. Zwolennikiem samoobrony prewencyjnej w danej sytuacji politycznej był polski prawnik i prezes MTS B. Winiarski, a obecnie G. W. Bush. Były Prezydent USA uważa, że jego kraj miał prawo do uderzenia prewencyjnego po to, by pokrzyżować plany „hultajskim" państwom, które zamierzają zaatakować Stany Zjednoczone. Jak zauważa J. Białocerkiewicz „Współcześnie prawo do uderzenia wyprzedzającego znajduje zwolenników, którzy podnoszą argument, że prewencyjne uderzenie minimalizuje skutki, które by niechybnie nastąpiły, gdyby uderzenia nie wykonano. Zastąpienie jednak obiektywnej oceny przypadku generującego prawo do samoobrony subiektywnym poczuciem

[854] T. Gadkowski, *Problematyka samoobrony…,* s. 15-16.
[855] M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe…*, s. 649.
[856] J. Kranz, *Wojna, pokój czy uspokajanie? Współczesne dylematy użycia siły zbrojnej*, Warszawa 2006, s. 53.

zagrożenia może stać się dogodnym instrumentem w ręku silnych państw”[857]. Powyższe zagadnienie nie jest zupełnie nowe, z racji tego, że o prewencyjnym charakterze prawa do samoobrony wspominał już sam H. Grocjusz, nazywany „ojcem prawa międzynarodowego”[858]. Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Norymberdze stwierdził zaś, że zajęcie Norwegii, którego dokonał hitlerowski Wehrmacht w 1940 r., pod pewnymi warunkami mogłoby zostać uznane za realizację niemieckiego prawa do samoobrony prewencyjnej. Z bardziej znanych przypadków powołania się na samoobronę prewencyjną po II wojnie światowej można wskazać: atak Izraela na państwa arabskie w 1967 r., co doprowadziło w konsekwencji do tzw. „Wojny sześciodniowej”, czy też atak Izraela na iracki reaktor nuklearny w Osiraku w 1981 r. Co prawda, samoobrona prewencyjna nie została nigdy w pełni odrzucona, jednak była w praktyce odczytywana jako przypadek wyjątkowy i rzadko akceptowany. Niektórzy autorzy (m.in. I. Brownlie) sprzeciwiali się jej stosowaniu, podkreślając, iż art. 51 KNZ nie zezwala na tego typu rodzaj samoobrony. Jeszcze inni, opierając się na zawartym również w art. 51 terminie samoobrony jako „przyrodzonego prawa”, wyprowadzali z tego zwrotu prawo do prewencyjnej samoobrony[859]. Wszelkie wątpliwości dotyczące antycypacyjnej samoobrony próbuje się rozwiać przez dokonanie rozróżnienia samoobrony „uprzedzającej” (jest ona stosowa w sytuacji, w której istnieje zagrożenie atakiem zbrojnym oraz możliwe jest przewidzenie jego nastąpienia), a także samoobrony „przechwytującej” („powstrzymującej”, mające miejsce, gdy posiada się wiedzę o bliskości i nieuchronności ataku)[860].

Pozwolenie na akcję prewencyjną oznacza jednocześnie akceptację prawa o znacznie szerszym zakresie, aniżeli prawo do samoobrony, posiadające swą podstawę w prawie stanowionym, zaś państwu, które z niego korzysta, przyznanie kompetencji w zakresie decydowania w pierwszej instancji o konieczności podjęcia akcji. Przytaczany już art. 51 KNZ podkreśla również, że w przypadku napaści zbrojnej nic nie może uchybiać niepozbywalnemu prawu do samoobrony. Zakłada się, iż potoczne rozumienie tej regulacji wyklucza legalność akcji o charakterze prewencyjnym. Podobne stanowisko prezentuje m.in. I. Brownlie, który podkreśla, że argumenty dotyczące przyjęcia odmiennej interpretacji art. 51 KNZ są nieprzekonywujące lub też oparte na tezach wzbudzających liczne wątpliwości[861].

[857] J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe*…, s. 462.
[858] A. Gliszczyńska, *Izraelski mur bezpieczeństwa – realizacja czy naruszenie zasad prawa międzynarodowego?*, „Sprawy Międzynarodowe” 2007, nr 2, s. 80.
[859] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe*…, s. 645.
[860] J. Barcik, *Koncepcja samoobrony…*, s. 108.
[861] A. Drabarz, *Samoobrona prewencyjna wobec zagrożeń atakami terrorystycznymi: strategia amerykańska w świetle prawa międzynarodowego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2003, nr 3, s. 166.

„Narodowa Strategia Bezpieczeństwa USA" zawiera stwierdzenie, że takie uprawnienie wynika bezpośrednio z zaistniałej nowej sytuacji, która wymaga poszukiwania nieznanych dotąd odpowiedzi. Nową sytuacją ma być pojawienie się broni masowego rażenia, do której należy dołączyć bezwzględność przeciwnika. Z racji tego, państwo zagrożone może przejść do działania przed wystąpieniem pierwszego uderzenia wroga, a czasem nawet zanim niebezpieczeństwo ulegnie krystalizacji. Powyższe kwestie nawiązują do interpretacji sekretarza stanu D. Webstera z 1841 r., który pisał o „bezpośredniej i nagłej konieczności, niepozostawiającej wyboru środków ani nawet czasu na omówienie sprawy". Z kolei inni zwolennicy wspomnianej szkoły myślenia podkreślają, że nieuchronna agresja powinna być utożsamiona z agresją, która jest już w toku, szczególnie biorąc pod uwagę prędkość i siłę rażenia nowoczesnych broni. Pomimo tego, owa argumentacja rodzi pewne znaki zapytania. Do końca nie jest jasne, kto miałby decydować o bezpośrednim charakterze zagrożenia, czy też o stopniu krystalizacji niebezpieczeństwa. Ponad siedemdziesiąt lat temu wspólnota międzynarodowa zdecydowała, że wyłączne kompetencje w tym zakresie posiadać będzie Rada Bezpieczeństwa ONZ. Jednakże praktyka międzynarodowa oraz nieefektywność Rady, a także brak skutecznych mechanizmów, potrzebnych do egzekwowania jej decyzji, doprowadziły do tego, iż próby obchodzenia tej instancji są w dalszym ciągu zauważalne. Należy podkreślić, że wyjątkowo nieścisłe ujęcie koncepcji samoobrony prewencyjnej pozwala na dotychczasowe samowole i nadużycia[862].

Z kolei samoobrona uprzedzająca ma na celu podjęcie reakcji zbrojnej na atak, który nieuchronnie się zbliża, zaś operacja prewencyjna charakteryzuje się nie tyle powstrzymaniem ataku, co jego uniemożliwieniem w dłuższej perspektywie i pozbawieniem zdolności do ataku. Aktualnie zbrojna operacja prewencyjna nawiązuje do użycia siły zbrojnej w przypadku poważnego zagrożenia, które nie posiada jednak nieuchronnego charakteru, zaś jego ewentualne wystąpienie oczekiwane jest w dalszej perspektywie. O ile rodzaj wskazanego zagrożenia można dostrzec wcześniej, to jednak nie da się precyzyjnie przewidzieć momentu napaści, pomimo tego, że jest ona spodziewana. Wspomniane zagrożenia posiadają taką naturę, że ich realizacja rodzi nieobliczalne straty i dodatkowo ma niezwykle negatywne konsekwencje w kontekście skutecznej samoobrony. Pojawienie się powyższych sytuacji w dobie broni masowego rażenia oraz ataków terrorystycznych nietrudno sobie wyobrazić[863].

[862] A. Krzeczunowicz, *Wojna prewencyjna. Nowa doktryna wojenna czy echo przeszłości*, „Sprawy Międzynarodowe" 2005, nr 3, s. 101.
[863] J. Kranz, *Użycie siły zbrojnej – nowe fakty i tendencje*, „Sprawy Międzynarodowe" 2006, nr 3, s. 91.

Podsumowując, aktualnie w odniesieniu do samoobrony uprzedzającej można mówić o czterech występujących poglądach. Pierwszy, opierający się na restrykcyjnym, literalnym odczytywaniu treści art. 51 KNZ, zgodnie z którym prawo do samoobrony dopuszczalne jest tylko w sytuacji, gdy doszło uprzednio do napaści zbrojnej. Drugi, prezentujący stanowisko dopuszczające prawo do samoobrony, również w sytuacji, w ramach której napaść zbrojna jest już wszczęta, lecz dane państwo nie zostało jeszcze realnie zaatakowane. Samoobrona, która ma zastosowanie w takiej sytuacji – i również pozostaje w zgodzie z art. 51 KNZ, ponieważ państwo, które atakuje, podjęło już działania i spełniają one przesłanki dokonania napaści zbrojnej – to samoobrona przechwytująca. Trzeci pogląd optuje za dopuszczeniem samoobrony w sytuacji, gdy do napaści zbrojnej jeszcze nie doszło, pomimo tego ma ona charakter nieuchronny, tzn. nie można jej uniknąć. W tym przypadku najczęściej używanym terminem dla tego typu samoobrony będzie samoobrona uprzedzająca. Ostatni pogląd proponuje dopuszczenie samoobrony, która została nakierowana na odparcie przyszłej i potencjalnej napaści zbrojnej, jednak w sytuacji, w której istnieją faktyczne podstawy i pozwalają one stwierdzić, iż zagrożenie jest realne, lecz oddalone w czasie (samoobrona prewencyjna)[864].

Wskazany przez KNZ wyjątek od zakazu użycia siły w formie prawa do samoobrony aktualnie ulega coraz szerszej interpretacji. Wskazuje na to praktyka państw, które nie tylko odwołują się do tego prawa w ramach zbrojnej napaści, dokonanej przez inne państwo, jak również w celu np. ochrony swoich obywateli, w ramach walki z terroryzmem, ochrony procesu demokratyzacji danego państwa, czy też interwencji humanitarnej. Takie przypadki mogą przyczynić się do osłabienia pozycji RB. Co ważne, jej kompetencja do podejmowania akcji przymusowej jest drugim i zarazem ostatnim wyraźnie określonym w KNZ wyjątkiem od zakazu użycia siły. Jak zauważa J. Ryszka „Uprawnienia RB w zakresie określenia, jakie środki podjąć, by zapobiec sytuacjom zagrożenia lub naruszenia pokoju bądź aktom agresji - czy w pierwszej kolejności będą to sankcje gospodarcze, czy też należy odwołać się bezpośrednio do sankcji zbrojnych, jak również wybór konkretnego rodzaju sankcji np. embarga w ramach sankcji gospodarczych, czy demonstracji w ramach sankcji zbrojnych mogą ulec w przyszłości osłabieniu”[865].

[864] M. Kowalski, *Prawo do samoobrony jako środek zwalczania terroryzmu międzynarodowego*, Warszawa 2013, s. 84-85.
[865] J. Ryszka, *Praktyka stosowania sankcji międzynarodowych w ramach ONZ*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2005, nr 3, s. 15.

4.3.2. Zgoda udzielona przez Radę Bezpieczeństwa ONZ

Rada Bezpieczeństwa ONZ w globalnym powojennym ładzie otrzymała rolę naczelną w zakresie czuwania nad międzynarodowym pokojem oraz jego utrzymaniem. Realizuje ją m.in. w ramach obecności państw, które posiadały w tamtym czasie największy potencjał wojskowy i gospodarczy. Wśród narzędzi, które zostały przyznane Radzie Bezpieczeństwa, należy wymienić m.in. możliwość uruchomienia akcji wojskowej, obejmującej wszelkie operacje sił zbrojnych państw należących do ONZ. W tym zakresie obligatoryjna jest jednomyślność stałych członków Rady co do podjęcia wskazanych kroków. Akcja może oznaczać np. działania, które są bezpośrednio koordynowane przez Radę lub też samą autoryzację podjęcia tego typu czynności dla państw członkowskich[866]. W skład Rady wchodzi 15 członków, z których 5 posiada status stałych (tj. USA, Chiny, Wielka Brytania, Francja, i Rosja), zaś 10 status niestałych – są oni wybierani przez Zgromadzenie Ogólne ONZ na okres 2 lat według wskazanego klucza geograficznego[867]: „Azja i Afryka – 5 członków, Ameryka Łacińska i Karaiby – 2, Europa Wschodnia – 1, Europa Zachodnia i inne kraje – 2. Członek ustępujący nie może być wybrany na następną kadencję. Każdy członek Rady Bezpieczeństwa ma 1 głos"[868].

Zasada, która została sformułowana w art. 2 ust. 4 KNZ jest jasna, a zarazem jednoznaczna. Na jej mocy państwa zobowiązały się do powstrzymania od użycia siły we wzajemnych stosunkach. Wyjątkiem są jedynie dwie sytuacje: 1) użycie siły jest niezbędne do odparcia ataku zbrojnego (art. 51); 2) Rada Bezpieczeństwa zaleciła lub wyraziła akceptację dla użycia siły w oparciu o rozdział VII KNZ. Przytoczony powyżej art. 2 ust. 4 KNZ ustanawia monopol decyzyjny w zakresie użycia siły w wyłącznej kompetencji RB[869]. Sam system bezpieczeństwa zbiorowego ONZ nie funkcjonuje automatycznie, jest uruchamiany oraz kierowany przez RB. Państwa należące do ONZ nie są więc na mocy prawa zobowiązane do żadnej akcji, jeśli Rada nie zajęła uprzednio stosownego stanowiska. Dodatkowo ma ona dwa rodzaje uprawnień w tym aspekcie: stwierdza zagrożenie pokoju, naruszenie pokoju lub dokonanie aktu agresji; wydaje zalecenia oraz decyzje o zastosowaniu środków przymusu.

[866] J. Trzciński, *Interwencja wojskowa…,* s. 91.
[867] Zgodnie z rezolucją ZO ONZ nr 1991/A/XVIII/1963.
[868] J. Rydzkowski, *Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych*, Warszawa 2003, s. 198-200.
[869] W. Czapliński, *Organizacje regionalne a użycie siły. Kilka uwag na tle rozdziału VIII Karty NZ*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2005, nr 1, s. 31.

Kompetencje te należą do kompetencji wyłącznych RB, a żaden inny organ ONZ nie ma prawa ich wykonywać[870].

Jak zauważa B. Sidi Diallo „Podstawowym zadaniem Rady Bezpieczeństwa ONZ jest: utrzymanie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa (art. 24), a członkowie Organizacji Narodów Zjednoczonych muszą zaakceptować i wdrożyć jej decyzje (art. 25). W tym sensie Rada może zbadać każdy spór zagrażający międzynarodowemu pokojowi i bezpieczeństwu (art. 34). Może także stwierdzić sytuację stanowiącą zagrożenie dla pokoju, naruszenie pokoju lub akt agresji"[871]. KNZ nie określa definicji pojęć „zagrożenia lub naruszenia pokoju"[872]; a więc ich wykładnia należy do wyłącznych kompetencji RB ONZ. Jeśli stwierdzi ona „istnienie zagrożenia lub naruszenia pokoju, bądź aktu agresji", może zadecydować o zastosowaniu środków tymczasowych na podstawie art. 40[873], środków „niepociągających za sobą użycia siły zbrojnej" z art. 41, czyli o całkowitym lub częściowym przerwaniu stosunków gospodarczych, czy też m.in. łączności kolejowej, lotniczej, pocztowej, radiowej i innej, a także zerwaniu stosunków dyplomatycznych oraz nawet o autoryzacji zbiorowej operacji zbrojnej w oparciu o art. 42 KNZ[874].

Należy więc przyjąć, że może ona zastosować sankcje wojskowe nie tylko w sytuacji agresji (napaści zbrojnej), ale również - nawiązując do samoobrony zbiorowej - w związku z powstaniem sytuacji, która - zdaniem Rady - stanowi zagrożenie lub naruszenie pokoju. Należy zauważyć, że takie zagrożenie, czy też naruszenie może, jak podkreśla Rada, stwarzać także terroryzm międzynarodowy[875]. Pomimo tego system bezpieczeństwa zbiorowego, który

---

[870] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 350.

[871] B. Sidi Diallo, *The principle of non-use of force and its limits in international law*, „Bezpieczeństwo XXI wieku. Szanse – zagrożenia – perspektywy" 2018, nr 2, s. 14.

[872] Jak podkreślają W. Czapliński i A. Wyrozumska, pojęcia pokój i bezpieczeństwo międzynarodowe interpretowane są rozszerzająco. Idąc za tym stwierdzeniem, należy przyjąć, że ich znaczenie nie ma charakteru statycznego, tzn. obecny zakres semantyczny różni się od przyjętego w 1945 r. przez twórców KNZ. Na marginesie warto dodać, że brak normatywnego zdefiniowania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego w KNZ jest fundamentem ponadczasowości tego dokumentu, ponieważ może on dzięki temu z powodzeniem znaleźć zastosowanie do zjawisk nieznanych podczas konferencji w San Francisco zob. T. Srogosz, *Kompetencje Rady Bezpieczeństwa ONZ w sprawach klimatycznych*, „Sprawy Międzynarodowe" 2019, nr 1, s. 78.

[873] Z przepisów Karty wynika możliwość stosowania zarządzeń tymczasowych, które mają zapobiegać zaostrzaniu się sytuacji, a poprzedzać udzielenie zaleceń lub wydanie decyzji o użyciu środków niewojskowych i wojsowych; takie zarządzenia tymczasowe nie przesądzają praw, roszczeń lub położenia zainteresowanych stron zob. R. Zięba, *System bezpieczeństwa międzynarodowego ONZ – akcje w razie zagrożenia i naruszenia pokoju* [w:] J. Symonides (red.), *Organizacja Narodów…*, s. 80.

[874] A. Kleczkowska, *Sankcje ustanawiane przez Radę Bezpieczeństwa ONZ a państwa niecłonkowskie ONZ*, „Roczniki Nauk Prawnych" 2020, nr 2, s. 47-48.

[875] Rada Bezpieczeństwa, jako organ odpowiedzialny za międzynarodowy pokój i bezpieczeństwo, podchodzi do zagadnienia terroryzmu w nieco inny sposób niż Zgromadzenie Ogólne. Rezolucje Zgromadzenia traktują bowiem terroryzm jako pewien ogólny fenomen, jako formę przestępczości transnarodowej, zwalczanej przy pomocy policji i sądów. Tymczasem rezolucje Rady Bezpieczeństwa albo są odpowiedzią na konkretne akty terrorystyczne bądź formy terroryzmu, albo ujmują omawiane zjawisko w sposób bardziej generalny, jednak zawsze jako zagrożenie, wchodzące w zakres kompetencji Rady - zagrożenie dla międzynarodowego pokoju i

został zawarty w Karcie, nie został nigdy w pełni urzeczywistniony. Państwa członkowskie do tej pory nie zawarły specjalnych układów oraz nie przekazały do dyspozycji Rady sił zbrojnych, które są konieczne dla utrzymania międzynarodowego pokoju, czy też bezpieczeństwa. Rada nie posiada także kontyngentów lotniczych, które są gotowe do podjęcia natychmiastowej wspólnej akcji przymusu. W sytuacji, w której nie posiada ona własnych sił zbrojnych, nie może również stosować sankcji wojskowych. Pomimo wszystko może jednak utworzyć siły *ad hoc*[876]. Rada posiada również prawo do zwrócenia się do organizacji regionalnych o wykonanie jej decyzji, dodatkowo może też upoważnić państwo lub daną grupę państw członkowskich, by zastosowały uzgodnione przez nią środki (art. 53 KNZ)[877].

Należy więc zauważyć, że Rada Bezpieczeństwa posiada swobodę w zakresie podejmowania środków przymusu, jak np. użycie „sił powietrznych, morskich lub lądowych, jakie mogłyby okazać się konieczne do utrzymania albo przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa" (art. 42)[878]. Aby takie akcje, mające na celu utrzymanie międzynarodowego pokoju, czy bezpieczeństwa były skuteczne, KNZ nałożyła na państwa, należące do ONZ, obowiązek pozostawienia w dyspozycji Rady odpowiednich sił zbrojnych, czy też udzielania pomocy oraz ułatwień, do których należy m.in. prawo przemarszu wojsk (art. 43)[879].

Ponadto w KNZ zapisano stworzenie Wojskowego Komitetu Sztabowego (*Military Staff Committee*). Przy jego pomocy Rada miała opracowywać plan użycia sił zbrojnych, które byłyby oddawane do jej dyspozycji (art. 46). Sam Komitet Sztabowy miał odpowiadać za strategiczne kierownictwo siłami zbrojnymi, które zostałyby oddane do dyspozycji RB (art. 47 ust. 3), a w jego skład mieli wchodzić szefowie sztabów stałych członków Rady, czy też ich przedstawiciele (art. 47 ust. 2). Z racji zimnowojennych podziałów przepisy te do tej pory nie doczekały się realizacji. Wszystkie państwa członkowskie ONZ zobowiązane są do okazywania sobie pomocy w celu stosowania środków wskazanych przez Radę (art. 49). W sytuacji, gdy jakiekolwiek państwo, które nawet nie jest członkiem ONZ, z powodu

---

bezpieczeństwa. Musiały jednak upłynąć dziesięciolecia, nim Rada zdecydowanie i jednomyślnie uznała terroryzm za jedno z najpoważniejszych zagrożeń tego rodzaju. Przełomowe znaczenie w powyższym aspekcie miały niewątpliwie zamachy z 11 września 2001 roku. Rada Bezpieczeństwa zaczęła wówczas korzystać w pełni ze swoich kompetencji, przewidzianych w rozdziale VII Karty NZ, uchwalając rezolucje, wiążące dla państw członkowskich i nakładające na nie konkretne obowiązki, w dziedzinie walki z terroryzmem, zob. M. Marcinko, *ONZ wobec terroryzmu międzynarodowego*, Kraków 2008, s. 109.

[876] M. Marcinko, *Wybrane aspekty…*, s. 56.

[877] I. Popiuk-Rysińska, *Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych po zimnej wojnie*, „Stosunki Międzynarodowe" 2016, nr 4, s. 229.

[878] Zob. art. 51 KNZ, [w:] A. Przyborowska-Klimczak, *Prawo międzynarodowe…*, s. 16.

[879] R. Zięba, *System bezpieczeństwa…*, s. 80.

stosowania tych środków znajdzie się w sytuacji wyjątkowych trudności gospodarczych, ma prawo zwrócenia się do RB w sprawie pomocy co do ich rozwiązania (art. 50)[880].

W sytuacji, gdy Rada Bezpieczeństwa, która ponosi podstawową odpowiedzialność za utrzymanie światowego bezpieczeństwa, stwierdzi zaistnienie zagrożenia dla pokoju czy też, wystąpienie aktu agresji z użyciem siły, ma prawo do podjęcia decyzji o odwołaniu się do akcji zbrojnej, niezbędnej dla utrzymania, czy też przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. W praktyce art. 42 KNZ zastosowano między innymi w ramach użycia siły zbrojnej przez ONZ w Korei (1950-1953). Wtedy to Rada Bezpieczeństwa przekazała naczelne dowództwo nad siłami zbrojnymi ONZ Stanom Zjednoczonym, zezwalając jednocześnie na używanie przez ten kraj flagi ONZ[881]. Bardziej aktualnym przykładem jest wojna w Zatoce Perskiej (1990–1991). Rada Bezpieczeństwa, po dokonaniu irackiej agresji na Kuwejt, zdecydowała się upoważnić państwa, które współpracowały z Kuwejtem, do przeprowadzenia działań zbrojnych, skierowanych w Irak, z wykorzystaniem wszelkich koniecznych środków, mających na celu przywrócenie pokoju w tym regionie. Zostało to uznane za wydanie upoważnienia do zastosowania siły militarnej w stosunku do Iraku. Warto jeszcze wspomnieć o użyciu siły zbrojnej m.in. w Jugosławii w 1992 r., na Haiti w 1994 r., czy w Sierra Leone w 1997 r. Wskazane przypadki potwierdzają, że Rada Bezpieczeństwa ma prawo do upoważnienia państw członkowskich Narodów Zjednoczonych do zastosowania siły zbrojnej, w sytuacji, gdy brak jest odpowiednich układów wojskowych (art. 43 KNZ). Warto jednak zaznaczyć, że państwa członkowskie, które uczestniczą w takich akcjach, ponoszą jednocześnie pełną odpowiedzialność za działania własnych sił zbrojnych. Należy też wskazać, że Rada Bezpieczeństwa ma prawo do przekazania swoich uprawnieniń we wskazanej materii, w oparciu o art. 53 KNZ, na organizacje regionalne, których działania w takim przypadku mają na celu wykonanie obowiązku, nałożonego na nie przez Radę Bezpieczeństwa, albo też z jej upoważnienia[882].

Jednym z bardziej aktualnych przypadków jest rezolucja nr 1973(2011) Rady Bezpieczeństwa z dnia 17 marca 2011 r.[883], na mocy której wprowadzono strefę zakazu lotów nad Libią, a także upoważniono państwa, należące do ONZ, do odpowiednich działań i wykorzystania „wszystkich potrzebnych środków" w celu ochrony libijskiej ludności

[880] Ł. Jureńczyk, *Efektywność Rady Bezpieczeństwa ONZ w przeciwdziałaniu międzynarodowym kryzysom militarnym w pozimnowojennym systemie bezpieczeństwa zbiorowego* [w:] Ł. Jureńczyk, N. Shukuralieva, W. Trempała (red.), *Kryzys w stosunkach międzynarodowych: typy, wymiary, skutki, sposoby przeciwdziałania*, Bydgoszcz 2012, s. 133-134.
[881] P. Łaski, *Stosowanie siły…,* s. 225.
[882] P. Łaski, *Uwagi na temat…*, s. 71.
[883] SC/1020, 6498 Meeting, 17 March 2011.

cywilnej. Orędownikami jej przyjęcia były przede wszystkim Wielka Brytania, Francja i Liban. W głosowaniu, które zakończyło się wynikiem 10:0, za rezolucją opowiedziały się ponadto: Portugalia, Kolumbia, Bośnia i Hercegowina, Nigeria, USA, RPA i Gabon. W głosowaniu nie wzięło udziału pięciu pozostałych członków Rady tj. Chiny, Niemcy, Indie, Brazylia i Rosja[884]. Rezolucja posiadała na tyle ogólne sformułowania, iż pozwoliła rozszerzyć akcję i doprowadziła do podważenia, a ostatecznie upadku reżimu Mu'ammara al-Kaddafiego. Jej efektem było również ponowne uaktywnienie sporów, dotyczących kontrowersyjnej koncepcji prawa do ochrony, szczególnie relacji pomiędzy zasadami nieingerencji oraz suwerenności, a globalnym systemem ochrony praw człowieka. Wspomniana rezolucja nr 1973(2011) z dnia 17 marca 2011 r. nie była pierwszą, która odnosiła się do zasady odpowiedzialności za ochronę. Pomimo tego, w poprzednich przypadkach Rada podejmowała działania w nieco innych okolicznościach – m.in. brak rządu w Sudanie, zaś w przypadku Rwandy – za zgodą tamtejszego rządu tymczasowego w sytuacji ewidentnego ludobójstwa. Jak zauważa I. Popiuk-Rysińska „W Libii interwencję podjęto wbrew woli rządu i w celu jego obalenia. Rezolucja stanowiła, że sytuacja w Libii stanowi zagrożenie pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego. Tym samym Rada autoryzowała państwa działające indywidualnie lub zbiorowo przez organizacje lub porozumienia regionalne, w porozumieniu z Sekretarzem Generalnym, do użycia wszystkich koniecznych środków do ochrony cywilów i obszarów zaludnionych przez ludność cywilną przed groźbą ataku na terenie Libii, wraz z Bengazi, wyłączając zbrojną okupację jakiejkolwiek części libijskiego terytorium"[885].

4.4. Prawne aspekty wykorzystywania przestrzeni powietrznej w trakcie konfliktu zbrojnego

4.4.1. Metody i środki walki

Aktualne, a zarazem przyszłe konflikty zbrojne, posiadają i z pewnością będą posiadać charakter wielopłaszczyznowy. Są one widoczne z różną intensywnością m.in. na morzu, lądzie, ale również i w powietrzu, w sferze informacyjnej, czy internetowej, a nawet

[884] J. Dobrowolska-Polak, *Partykularna polityka państw Unii Europejskiej wobec interwencji w Libii*, „Przegląd Zachodni" 2011, nr 3, s. 122.
[885] I. Popiuk-Rysińska, *Humanizacja pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego w działaniach Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych po „zimnej wojnie"*, „Stosunki Międzynarodowe" 2014, nr 2, s. 107-108.

w przestrzeni kosmicznej[886]. Jednak historia walk o panowanie w powietrzu, w odniesieniu do historii wojen na lądzie, czy też o panowanie na morzu, jest wyjątkowo krótka. Praktycznie ogranicza się ona do XX w., jednak należy podkreślić, że statki powietrzne były ostrzeliwane już w momencie, gdy tylko pojawiły się na polu walki[887]. W 1908 r. statki powietrzne osiągały już taki stopień zaawansowania oraz niezawodności, iż część konstruktorów, która działała na amerykańskim i europejskim rynku lotniczym (np. bracia Wilbur i Orville Wright) zaczęła oferować swoje maszyny ministerstwom wojny kilku ówczesnych mocarstw świata. Przekonywali oni, że samoloty mogą być niezwykle przydatne w siłach zbrojnych w celu m.in. prowadzenia rozpoznania powietrznego. Jednak najpierw należało przekonać do tej idei bardzo konserwatywne kierownictwa wojskowe, a był to proces czasochłonny. Jako pierwsi, zainteresowanie ofertą producentów samolotów w 1908 r. wyrazili Francuzi. Pojedyncze statki powietrzne, które zostały zakupione w celach eksperymentalnych, zaczęły się pojawiać w wojskach lądowych Francji oraz Wielkiej Brytanii w drugiej połowie 1908 r. Za ówczesną kolebkę lotnictwa wojskowego uchodziła Francja, która zaczęła kształtować jego oblicze oraz wyznaczała tempo rozwoju[888].

O ile prawo wojenne w ramach wojny morskiej zostało już częściowo skodyfikowane na II Konferencji pokojowej w Hadze w 1907 r., to jednak w dalszym ciągu nie przyjęto specjalnych umów międzynarodowych, odnoszących się do wojny powietrznej. Pomimo tego, pewne zakazy co do części metod walki oraz używania danych rodzajów broni, obowiązujące w wojnie lądowej oraz morskiej, będą odnosić się także i do wojny powietrznej. Należy zauważyć, że podstawowe zastosowanie w tym zakresie ma zasada humanitaryzmu[889].

Przed rozpoczęciem I wojny światowej siły zbrojne poszczególnych światowych mocarstw w różnym stopniu wprowadzały do wyposażenia swoich wojsk balony, czy też sterowce i samoloty. Pierwotnie wykorzystywano je przede wszystkim jako narzędzia, które zwiększały skuteczność obserwacji, a także rozpoznania na polach walki, czy korygowania ognia artylerii. W sferach wojskowych, jedynie w formie dyskusji, rozważano możliwość wykorzystania uzbrojonych aparatów latających, które byłyby lżejsze lub cięższe od powietrza do m.in. zadań ogniowych, pomimo wielu obiecujących prób poligonowych, które były prowadzone od początku drugiej dekady ubiegłego wieku[890].

---

[886] S. Ludwikowski, *Rozważania prawnomiędzynarodowe dotyczące wykorzystania przestrzeni kosmicznej w czasie konfliktu zbrojnego*, „Acta Iuridica Resoviensia" 2022, nr 3, s. 164.
[887] S. Czmur, *Walka o panowanie w powietrzu*, Warszawa 1988, s. 5.
[888] H. Mordawski, *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wrocław 2008, s. 30.
[889] L. Antonowicz, *Prawo międzynarodowe…,* s. 262.
[890] W. Marud, T. Zieliński, *Lotnictwo w wojnie powietrznej. Koncepcje, historia, teraźniejszość*, Warszawa 2019, s. 23.

Pierwszą regulacją, która była dedykowana wojnie powietrznej, stanowiła Deklaracja haska o zakazie zrzucania z balonów pocisków i materiałów wybuchowych z 1899 r. Deklarację można odbierać jako zakaz wykorzystywania wszelkiego rodzaju statków powietrznych (np. balonów, sterowców czy samolotów) do celów związanych z bombardowaniami naziemnymi. Jak wskazywał J. Worthington regulacja ta miała na celu wyeliminowanie lotnictwa w formie środka prowadzenia działań wojennych. Deklaracja miała obowiązywać przez 5 lat, ponieważ państwa nie podjęły decyzji o całkowitej prohibicji wojny powietrznej. Jak zauważa M. Piątkowski „Podczas prac konferencji haskiej w 1907 r. przedłużono zakres jej obowiązywania do następnej konferencji pokojowej (zaplanowanej na 1914 r.). Wielu autorów podkreśla, że z formalnego punktu widzenia Deklaracja jest wiążąca do dziś, bowiem nie doszło do kolejnego spotkania państw na konferencji w Hadze. Te historyczne przepisy były pierwszą próbą regulacji zjawiska wojny powietrznej. Za podstawowe zagrożenie uznawały one możliwość bombardowania obiektów naziemnych przez statki powietrzne”[891].

Z kolei w trakcie II konferencji haskiej przyjęto nowe brzmienie art. 25 Regulaminu wojny lądowej, który przewidywał zakaz bombardowania miast i osiedli niepodlegających obronie „za pomocą jakichkolwiek środków”, więc również za pomocą statków powietrznych. Od czasów I wojny światowej lotnictwo wojskowe zaczęło stanowić nieodłączną część sił zbrojnych. Działania poszczególnych statków powietrznych w ramach międzynarodowego konfliktu zbrojnego, podobnie zresztą, jak i inne sposoby prowadzenia walki, są regulowane przez międzynarodowe prawo wojenne. Po zakończeniu konferencji waszyngtońskiej w 1922 r. powołana została komisja prawników, której zadaniem było przygotowanie reguł wojny powietrznej. Zostały one przedstawione 19 lutego 1923 r. w Hadze[892]. W trakcie II wojny światowej lotnictwo odegrało kluczową rolę w walce i operacji. Wykorzystywano je na szeroką skalę we współdziałaniu z siłami lądowymi, morskimi, jak również i samodzielnie – do wykonywania konkretnych zadań o charakterze strategicznym. Pomimo tego, nie spowodowało to wzrostu regulacji prawnych w zakresie tej materii[893]. W 2009 r. pod egidą Uniwersytetu Harvarda w Stanach Zjednoczonych opracowano „Podręcznik prawa międzynarodowego mającego zastosowanie do wojny powietrznej i rakietowej”. Zadaniem jego autorów było opracowanie zbioru reguł, które obowiązują współcześnie w operacjach powietrznych, uwzględniając postęp technologiczny

[891] M. Piątkowski, *Przepisy IV Konwencji haskiej z 1907 r. w świetle wojny powietrznej*, „Polski Przegląd Stosunków Międzynarodowych” 2013, nr 3, s. 123.
[892] R. Tarnogórski, *Oznaczenie polskich…,* s. 85.
[893] C. Krzemiński, *Wojna powietrzna w Europie 1939-1945*, Warszawa 1983, s. 13.

i praktykę największych światowych powietrznych sił zbrojnych. Należy jednak podkreślić, że wszystkie wskazane dokumenty posiadają charakter niewiążący[894]. Pisane prawo międzynarodowe reguluje kwestie żeglugi powietrznej jedynie w czasie pokoju, dając swobodę państwom wojującym oraz neutralnym w zakresie regulowania międzynarodowej komunikacji powietrznej nad swoim terytorium. Przykładowo, jak podkreśla Konwencja chicagowska, w przypadku wojny jej regulacje nie naruszają prawa do swobodnego postępowania jakiejkolwiek strony, która jest państwem wojującym lub neutralnym (art. 89). Artykuł ten nawiązuje do wcześniejszej praktyki, która w czasie I wojny światowej opierała się na zamykaniu swoich przestrzeni powietrznych przez państwa wojujące dla obcych statków powietrznych oraz na zamykaniu przez państwa neutralne swoich przestrzeni powietrznych dla każdego statku powietrznego państw wojujących. W trakcie II wojny światowej praktyka ta nie uległa zmianie co do państw wojujących, a kraje neutralne dopuszczały statki powietrzne państw wojujących, z zastrzeżeniem przestrzegania ich neutralności[895].

Ważnym komponentem terminu „prawo wojny powietrznej" jest określenie „wojna powietrzna". Do początków XX w. wyróżniano podział na wojnę lądową (dotyczącą działań sił zbrojnych na lądzie), oraz wojnę o charakterze morskim (dotyczącą walki okrętów wojennych). Przed wybuchem I wojny światowej zauważono wykształtowanie się nowego rodzaju prowadzenia rywalizacji między stronami walczącymi w przestrzeni powietrznej. Pomiędzy wojną prowadzoną na lądzie, morzu i w powietrzu istnieją różnice dotyczące rodzaju i wymiaru, w ramach którego się toczą. Z racji tego można wyróżnić działania mieszane, np. bitwę powietrzno-morską (w której udział biorą lotniskowce bądź lotnictwo morskie) i lądowo-morską (w formie bombardowań morskich obszarów przybrzeżnych). J. G. Gomez określa wojnę powietrzną, jako „ogół operacji powietrznych o charakterze ofensywnym oraz defensywnym, wykonanym przez siły powietrzne z zamiarem wywarcia nacisku na nieprzyjaciela poprzez osiągnięcie przewagi w powietrzu"[896]. Natomiast W. Góralczyk i S. Sawicki określają ją jako „akty walki dokonywane w przestrzeni powietrznej państw wojujących lub nad pełnym morzem przez siły lotnicze stron wojujących i akty walki dokonywane z powietrza w stosunku do lądu lub morza, a także akty wrogie np. udział w blokadzie wojennej lub w wykonywaniu prawa łupu"[897]. Z kolei jak dodaje H. Ritter „Istota wojny powietrznej w przeciwieństwie do istoty wojny lądowej i morskiej odznacza się

[894] J. Symonides, D. Pyć, *Wielka Encyklopedia…*, s. 554.
[895] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…*, s. 243-244.
[896] M. Piątkowski, *Wojna powietrzna a międzynarodowe prawo humanitarne*, Łódź 2021, s. 30.
[897] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 375.

tym, że zasięg floty powietrznej od podstawy, uzależnionej od sytuacji bojowej na lądzie, dziś jest już tak daleki, że obejmuje większą część państwa średniej wielkości, znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie. Jeżeli pomiędzy państwem przeciwnika i własnymi granicami znajduje się obszar morski lub inne państwa, wówczas flota powietrzna najpierw potrzebuje stworzenia odpowiedniej podstawy operacyjnej w pobliżu granic nieprzyjaciela za pośrednictwem własnego wojska lądowego lub morskiego albo dyplomacji. W promieniu swego zasięgu, od chwili rozpoczęcia wojny, flota powietrzna może przeprowadzać działania wojenne bezpośrednio skierowane do osiągnięcia właściwego celu wojny, zatem działa bez żadnych odchyleń lub straty czasu tak zwarcie, jak tylko można sobie to wyobrazić, na właściwy cel polityki wojennej. Pod tym względem powietrzna siła zbrojna ma znaczną przewagę nad lądową i morską"[898].

Siła powietrzna definiowana jest jako całość lotnictwa oraz sił obrony przeciwpowietrznej w zakresie wszystkich rodzajów sił zbrojnych państw, koalicji lub sojuszu[899]. Siły zbrojne państw wojujących, w sytuacji wojny powietrznej, składają się z wojskowych statków powietrznych, a ich rola zbliżona jest do roli okrętu wojennego w ramach wojny morskiej. W czasach I wojny światowej tego typu statki pełniły funkcję pomocniczą dla operacji lądowych, czy też morskich. W trakcie II wojny światowej broń lotnicza używana była w walce i w celu niszczenia przedmiotów wojskowych, lecz często wbrew zasadzie humanitaryzmu. W ramach systemu Narodów Zjednoczonych broń lotnicza stanowi jeden z przejawów siły w ramach akcji zbiorowej, która może być podjęta przez Radę Bezpieczeństwa w celu przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, zaś sama akcja wojskowa prowadzona jest przy użyciu sił lotniczych, morskich czy też lądowych (art. 42 KNZ). Dodatkowo, po to, by umożliwić Narodom Zjednoczonym podjęcie nagłych środków wojskowych, państwa członkowskie ONZ mają utrzymywać do natychmiastowej dyspozycji w kombinowanej międzynarodowej akcji przymusowej narodowe kontyngenty sił lotniczych (art. 45 KNZ)[900].

Należy podkreślić, że członkowie lotniczych sił zbrojnych, którzy w trakcie działań zbrojnych dostali się pod władzę nieprzyjaciela, są traktowani jako jeńcy wojennymi na równi z jeńcami wojennymi sił lądowych, czy też morskich. Z kolei chorych, rannych oraz rozbitków w wojnie powietrznej należy traktować tak samo, jak chorych i rannych w wojnie lądowej – zgodnie z I Konwencję Genewską z 1949 r. lub jak chorych, rannych i rozbitków

[898] H. Ritter, *Wojna powietrzna*, Oświęcim 2016, s. 206.
[899] W. Leśnikowski, *Potęga powietrzna w działaniach hybrydowych*, Toruń 2019, s. 21.
[900] C. Berezowski, *Terytorium. Instytucje wyspecjalizowane. Współpraca międzynarodowa. Obszary kolonialne i zależne. Wojna powietrzna*, Warszawa 1957, s. 170.

w wojnie morskiej – zgodnie z II Konwencją Genewską. Sanitarne statki powietrzne, które używane są wyłącznie do ewakuacji rannych i chorych, czy też do przewożenia personelu lub sprzętu sanitarnego posiadają specjalny status prawny. Nie można ich m.in. atakować w trakcie lotów, które wykonywane są w warunkach uzgodnionych przez wszystkie wojujące strony. Co ważne, każdy sanitarny statek powietrzny jest zobowiązany do posiadania widocznych, odróżniających się znaków czerwonego krzyża obok barw państwowych[901].

W ramach wojny powietrznej odpowiednie zastosowanie mają ogólne zasady w zakresie używania broni (środków walki), w tym, w pierwszej kolejności zasada rozróżniania, czy też zakaz używania broni, która powoduje niepotrzebne cierpienia. Ataki powietrzne z użyciem broni, której działania nie można ograniczyć do określonego celu wojskowego, a która tym samym może potencjalnie godzić bez rozróżniania w cele wojskowe, czy też w osoby cywilne albo też w dobra o charakterze cywilnym, jak i ataki przy użyciu broni, która powoduje niepotrzebne cierpienia, są wyraźnie zabronione. W sytuacji przeprowadzania ataku z wykorzystaniem sił powietrznych, czy też broni rakietowej, należy oprócz tego przestrzegać zasady proporcjonalności, zaś przed wykonaniem ataku dokonać skrupulatnego i rzetelnego rozpoznania, aby uzyskać potwierdzone informacje o celu ataku. Wojskowe statki powietrzne można więc wykorzystywać do ataku, skierowanego na oddziały wojskowe albo cele naziemne przeciwnika, o ile podjęte zostały wymagane środki ostrożności wskazane w art. 49 Protokołu dodatkowego I, i o ile ludności cywilnej zagwarantowana została ochrona, która przysługuje jej na mocy stosownych zasad i norm MPHKZ. Nie należy więc zadawać strat ludności cywilnej oraz niszczyć dóbr cywilnych[902].

Jak zauważa C. Berezowski „Akty walki w wojnie powietrznej, podobnie do kroków nieprzyjacielskich w wojnie lądowej i do aktów walki w wojnie morskiej, mają na celu szkodzenie nieprzyjacielowi i niszczenie sił przeciwnika. Zakazy dotyczące specjalnych metod walki i używania specjalnych rodzajów broni, które obowiązują w wojnie lądowej i w każdej wojnie, obowiązują także w wojnie powietrznej. Zasada ta odnosi się zarówno do używania środków nadmiernie szkodzących nieprzyjacielowi, a także do broni masowej zagłady. Akty walki w wojnie powietrznej dokonywane są przez statki powietrzne, a ściślej – przez jego załogę. Inną kwestią są oddziały spadochronowe. Praktyka państw stosuje wobec nich prawo wojny lądowej”[903]. Należy także wspomnieć, że dnia 12 czerwca 1994 r. przyjęto

[901] W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe…*, s. 375-376.
[902] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny powietrznej w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych* [w:] Z. Falkowski, M. Marcinko (red.), *Międzynarodowe Prawo Humanitarne Konfliktów Zbrojnych*, Warszawa 2014, s. 324-325.
[903] C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo…*, s. 248.

Podręcznik z San Remo dotyczący prawa międzynarodowego mającego zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu, zgodnie z którym z ochrony przed atakiem korzystają takie kategorie statków powietrznych, jak: sanitarne statki powietrzne (tylko wtedy, gdy m.in. zostały zidentyfikowane jako takie; przemieszczają się w obszarach pod kontrolą własnych sił zbrojnych lub sił sojuszniczych lub przemieszczają się poza obszarem konfliktu zbrojnego), statki powietrzne, które uzyskały prawo bezpiecznego przelotu na podstawie porozumienia stron konfliktu (tylko wtedy, gdy: w sposób nieszkodliwy wykonują swoją uzgodnioną funkcję; nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących; oraz przestrzegają postanowień porozumienia, w tym poddają się kontroli) oraz cywilne statki powietrzne (tylko wtedy, gdy w sposób nieszkodliwy pełnią swoją zwyczajową funkcję; oraz nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących). Ogólną zasadą jest natomiast powinność unikania przez cywilne statki powietrzne obszarów, na których toczą się potencjalnie niebezpieczne działania wojenne, a jeśli znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie działań morskich, powinny stosować się do poleceń stron wojujących, dotyczących kierunku i wysokości lotu. Z kolei obowiązkiem państw wojujących i neutralnych jest zapewnienie wydawania depesz (NOTAM), zawierających informacje o działaniach wojskowych w obszarze potencjalnie niebezpiecznym dla cywilnych statków powietrznych, w tym o aktywacji obszarów niebezpiecznych lub tymczasowych ograniczeniach korzystania z przestrzeni powietrznej[904].

W połowie lat trzydziestych XX w. w USA powstała doktryna bombardowania strategicznego, która polega na precyzyjnym ataku z dużej wysokości, skierowanego w ośrodki przemysłowe[905]. W trakcie trwania II wojny światowej Niemcy zrzuciły 74 172 tony bomb na Wielką Brytanię, zaś Wielka Brytania i USA 1 996 036 ton na Europę[906]. Bombardowanie to najbardziej niszczący środek walki w wojnie powietrznej. Kwestia ta jest regulowana na mocy przepisów odnoszących się do wojny lądowej, a mianowicie art. 25 Regulaminu haskiego, który stosowany jest do jakiegokolwiek bombardowania, więc również do bombardowania lotniczego. Sama zaś dopuszczalność, czy też niedopuszczalność bombardowania lotniczego jest uzależniona od tego, czy dany przedmiot bombardowania (np. miejscowość albo budynek) jest broniony. Obrona konkretnego celu bombardowania dokonuje legalizacji bombardowania lotniczego. Bombardowanie miejscowości albo budynków niebronionych jest niezgodne z prawem, podobnie jak bombardowanie ludności

[904] *Podręcznik z San Remo*…, s. 22-26.
[905] G. J. Rattray, *Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni, Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni*, Warszawa 2004, s. 257.
[906] R. J. Overy, *Wojna powietrzna 1939-1945*, Warszawa 2007, s. 208.

cywilnej. W Projekcie haskim z 1923 r. zrezygnowano z przyjętego przez prawo haskie wojny lądowej rozróżnienia miejscowości, czy też przedmiotów bronionych i niebronionych, obierając stronę częściowo zapowiedzianą przez prawo o bombardowaniu morskim, gdzie wprowadzono kryterium przedmiotu wojskowego. W ramach tej kategorii znajdują się przedmioty, których zupełne albo częściowe zniszczenie dla wojującego stanowiłoby korzyść wojskową. W definicji przedmiotu wojskowego swój wyraz znalazła strona humanitarna prowadzenia walki zbrojnej, która wymagała, by walka miała na celu co najwyżej zniszczenie, czy też osłabienie oporu przeciwnika. W ramach tak pojętych przedmiotów wojskowych zaliczono m.in: siły zbrojne; wojskowe urządzenia lub składy; roboty wojskowe; znane i kluczowe przedsiębiorstwa, wyrabiające broń, amunicję lub pewne kategorie zaopatrzenia wojskowego; linie komunikacyjne lub transportowe, których używa się do celów wojskowych[907]. Z perspektywy samolotu najbardziej niebezpiecznym momentem będzie okres ok. 10 sekund przed samym bombardowaniem. Jak zauważa C. Rougeron „Niebezpieczeństwo zachodzi tu dlatego, że samolot zmuszony jest do trzymania się pewnej przeciętnej drogi w kierunku na stanowiska broni przeciwlotniczej, co ułatwia celowanie, zmniejsza wielkość poprawek i zachowuje skuteczność pocisku, mimo dużych niedokładności w ocenie odległości. Z chwilą zrzucenia bomb samolot odzyskuje swobodę działania. Może on natychmiast zwiększyć prędkość przesuwu bocznego, nie troszcząc się o żadne, chociażby pobieżne, pomiary, które absorbowały go przed bombardowaniem”[908].

Operacje zbrojne w międzynarodowej przestrzeni powietrznej należy prowadzić z poszanowaniem praw przysługujących podmiotom, które nie uczestniczą w konflikcie. Pomimo tego, strony wojujące mają prawo ustanawiać strefy wojenne nad terytorium lądowym, czy też morzem terytorialnym wszystkich stron, które zaangażowane są w dany konflikt zbrojny, o ile stosownie notyfikują ten fakt. Każdy statek powietrzny, który wlatuje do takiej strefy, musi liczyć się z potencjalną możliwością poniesienia szkód, wynikających z działań wojennych. Pomimo tego, strony wojujące nie mają prawa odmówić dostępu do międzynarodowej przestrzeni powietrznej krajom neutralnym oraz muszą wyrazić zgodę na przelot przez tę przestrzeń samolotom neutralnym[909].

W XXI w. siły powietrzne pełnią niezwykle istotną rolę w ramach systemu obronnego państwa. W przeciwieństwie do pozostałych rodzajów sił zbrojnych, wykazują one wyjątkową elastyczność, która charakteryzuje się szybkością działania oraz znacznym

[907] C. Berezowski, *Terytorium. Instytucje…,* s. 173.
[908] C. Rougeron, *Lotnictwo bombowe*, Oświęcim 2016, s. 126.
[909] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 325.

zasięgiem, jak również możliwością oddziaływania na całe terytorium drugiej strony konfliktu. Siły powietrzne pozwalają na bezpośrednie uderzenie na zidentyfikowane środki ciężkości przeciwnika, bez potrzeby pokonywania lądowej linii obrony. Mają również zdolność do szybkiej koncentracji sił na wybranym przez siebie kierunku. Co ważne, pozwalają one na wykonywanie pojedynczych uderzeń, bez potrzeby angażowania się w długotrwałe działania wojenne. Powyższe możliwości sprawiają, iż siły powietrzne mogą działać w wyjątkowo różnorodny i wielowymiarowy sposób[910].

4.4.2. Strefy wyłączone i strefy zakazu lotów

W przypadku, gdy siły zbrojne strony wojującej posiadają fizyczną kontrolę nad pewnymi obszarami morskimi oraz przestrzenią powietrzną nad tymi obszarami, mają możliwość ogłoszenia w ich ramach strefy wyłączonej (zamkniętej) bądź innej podobnej strefy np.: zakazu lotów, operacyjnej, wojennej, wojskowej. W takim przypadku dostęp do takiej strefy będzie ograniczony, przy czym strona, która ją ustanawia, powinna precyzyjnie określić jej charakter, wielkość, lokalizację, czy też granice i okres obowiązywania, a w przypadku podziału strefy na różne części (np. zewnętrzną i wewnętrzną), należy wskazać dokładnie ograniczenia oraz granice każdej z takich części. W stosownym czasie należy również poinformować o zmianach granic takiej strefy, jej charakteru, czy podziału na części. Co ważne, rozmiar i zasięg strefy nie może wykraczać poza potrzeby wojskowe, w jej obrębie nadal też obowiązuje prawo konfliktów zbrojnych. W trakcie działań zbrojnych strefy wyłączone oraz podobne obszary powinny znajdować się pod stałą kontrolą władzy albo dowództwa, które je ustanowiło. Kwestia ta wiąże się m.in. z „efektywnością" strefy, a więc z utrzymywaniem w jej granicach takich sił, które będą miały możliwość wykrycia wchodzącego do niej statku morskiego lub powietrznego. Strefy wyłączone oraz podobne obszary wykorzystywane są w różnych celach, jako np.: środek wojny ekonomicznej (m.in. w przypadku obu wojen światowych), środek ograniczenia konfliktu (m.in. w trakcie konfliktu iracko-irańskiego), środek ułatwiający identyfikację sił przeciwnika (m.in. w trakcie wojny o Falklandy), czy też środek aktywizacji państw neutralnych, mający na celu obronę własnych interesów (również wojna iracko-irańska)[911].

Strefy wyłączone z ruchu lotniczego (tzw. „*no-fly zone*") opierają się na zakazie wlotu nieautoryzowanych statków powietrznych w przestrzeń powietrzną nad konkretnym

[910] M. Fiszer, *Lotnictwo w osiąganiu celów strategicznych operacji militarnych*, Warszawa 2011, s. 9.
[911] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 335-336.

terytorium. Tzw. strefa zakazu lotów pozwala także siłom zewnętrznym na podejmowanie interwencji w niebezpiecznych obszarach konfliktów zbrojnych, przy stosunkowo niewielkim ryzyku. Wspierają też ONZ w dostarczaniu pomocy humanitarnej w rejony, gdzie znajduje się oblężona ludność. Państwa egzekwujące strefy mogą dzięki nim prowadzić rozpoznanie powietrzne i zbierać dane wywiadowcze. Strefy zakazu lotów są obecnie ważnym narzędziem prawa międzynarodowego oraz zarządzania konfliktami, a także mają szerokie implikacje prawne, polityczne i wojskowe[912].

Podstawowym zadaniem wspomnianych stref jest zmuszenie potencjalnego przeciwnika do wykonywania pożądanych przez podmiot wymuszający reakcji i zachowań. Są one często stosowanym narzędziem w rękach politycznych decydentów, mającym na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowych. Głównymi powodami, które przemawiają za takim rozwiązaniem, są możliwość prowadzenia działań bez potrzeby angażowania w nie sił lądowych, a także potencjalne mniejsze koszty operacji, co jest także istotnym kryterium zaangażowania. Doświadczenia ostatnich czterdziestu lat pokazują, iż strefy zakazu funkcjonują jako swojego rodzaju „złoty środek" militarnego zaangażowania się wspólnoty międzynarodowej w ramach działań, których celem będzie ograniczenie lub całkowita eliminacja działań podejmowanych przez autorytarne rządy w stosunku do własnych obywateli lub innych stron, związanych z naruszaniem zasad humanitaryzmu. Są one również narzędziem odstraszania i jeśli zostaną wykorzystane w odpowiedni sposób, mogą przynieść realne korzyści dla podmiotu interweniującego. Wymuszaniem zakazu lotów z zasady zajmują się siły powietrzne, głównie lotnictwo[913].

Doktrynalne podstawy funkcjonowania stref zakazu lotów mają związek z początkami rozwoju lotnictwa. Uznaje się, że to Wielka Brytania w okresie międzywojennym opracowała zasady, które aktualnie znajdują swoje odzwierciedlenie w tworzeniu, czy też egzekwowaniu zakazu lotów. Pomimo tego, że faktyczne początki stref zakazu lotów sięgają lat 30. XX w., zaznaczyć należy, iż potencjalne użycie lotnictwa w interwencji humanitarnej, w ramach wymuszenia zakazu lotów, stało się wyraźnie widoczne dopiero w latach 90. ubiegłego wieku[914].

Przykładowo w 1991 r. taka strefa została utworzona w celu ochrony Kurdów na niewielkiej części terytorium północnego Iraku. Samoloty USA, Wielkiej Brytanii i Francji, które stacjonowały w bazach Turcji pod szyldem operacji „*Provide comfort*", zajmowały się

[912] T. P. McIlmail, *No-Fly Zones: The Imposition and Enforcement of Air Exclusion Regimes over Bosnia and Iraq*, „Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review" 1994, nr 1, s. 35.
[913] T. Zieliński, *Strefy zakazu lotów w interwencji humanitarnej*, Poznań 2014, s. 8-9.
[914] *Ibidem*, s. 9.

m.in. dostarczaniem pomocy humanitarnej[915]. W 1992 r. podobną decyzję podjęto w odniesieniu do Bośni i Hercegowiny. Widoczna przewaga militarna Serbów oraz stale napływające wiadomości o „czystkach etnicznych", czy też masowym łamaniu praw człowieka na obszarach objętych walkami, dały impuls społeczności międzynarodowej do działania. W październiku 1992 r. Rada Bezpieczeństwa przyjęła rezolucję nr 781, zgodnie z którą, w ramach obszaru powietrznego nad terytorium Bośni i Hercegowiny utworzona została strefa zakazu lotów. Zezwolono jedynie na loty jednostek Sił Ochronnych ONZ (UNPROFOR), oraz loty innych samolotów, które wspierały działalność ONZ w Bośni, a także dostarczały pomoc humanitarną. Żołnierze z „błękitnych hełmów" mieli dodatkowo za zadanie nadzorować rozmieszczenie broni ciężkiej w okolicy kilku bośniackich miast. W powyższą akcję zaangażowano także NATO, które udostępniało samoloty Powietrznego Systemu Wykrywania i Powiadamiania (AWACS), monitorujące przestrzeganie zakazu lotów. Należy pamiętać, że pół roku później, tj. 31 marca 1993 r., Rada Bezpieczeństwa ONZ w rezolucji nr 816 zezwoliła na użycie przez NATO środków militarnych, mających na celu zapewnienie przestrzegania zakazu lotów nad terytorium Bośni. Operacja ta otrzymała kryptonim „Zakaz Lotu" (*Deny Flight*). Była ona bezpośrednio wymierzona w Serbów, którzy byli jedyną stroną konfliktu, posiadającą lotnictwo[916].

Z omawianego mechanizmu skorzystano także w trakcie trwania wojny domowej w Libii, kiedy to dnia 17 marca 2011 r. Rada Bezpieczeństwa przyjęła rezolucję nr 1973, w ramach której potępiono rażące oraz systematyczne łamanie praw człowieka, w tym również przypadkowe aresztowania, tortury, przymusowe zniknięcia, czy systematyczne egzekucje. Co ważne, rezolucja wprowadziła strefę zakazu lotów nad Libią i upoważniała państwa członkowskie do stosownych działań przy wykorzystaniu „wszystkich potrzebnych środków" w ramach ochrony libijskiej ludności cywilnej. Rezolucja została poparta przez 10 członków Rady, z kolei Rosja, Indie, Brazylia, Chiny i Niemcy wstrzymały się od głosu. W momencie przyjęcia rezolucji nr 1973 kilka państw ONZ zdecydowało się na podjęcie działań militarnych w celu implementacji założeń wspominanej rezolucji oraz ochrony libijskich cywilów, w ramach rozpoczętej dnia 19 marca 2011 r. operacji „*Odyssey Dawn*", która była prowadzona przez *U.S. Africa Command*. Z kolei 22 marca 2011 r. NATO odpowiedziało na apel ONZ i rozpoczęło operację, która miała na celu egzekwowanie embarga nałożonego na broń. Dwa dni później, w oparciu o mandat ONZ, Sojusz

[915] H. J. Barkey, *Kurdish geopolitics*, „Current History" 1997, nr 606, s. 1.
[916] J. Reginia-Zacharski, *Wpływ doświadczeń z Bośni i Hercegowiny w latach 1992–1995 na model i jakość dowodzenia w operacjach pokojowych ONZ drugiej generacji* [w:] P. Chmielewski, S. Szczesio (red.), *Bośnia i Hercegowina 15 lat po Dayton. Przeszłość - teraźniejszość – perspektywy*, Łódź 2011, s. 101.

Północnoatlantycki zdecydował o wprowadzeniu strefy zakazu lotów nad terytorium Libii, a 31 marca 2011 r. NATO przejęło wyłączne dowództwo nad międzynarodowymi działaniami w stosunku do Libii, zaś powietrzne i morskie jednostki NATO podjęły działania militarne, które miały chronić libijskich cywili i obszary zaludnione w Libii. Tym samym rozpoczęła się operacja „*Unified Protector*", a społeczność międzynarodowa, jednocześnie z działaniami militarnymi, podjęła kroki na rzecz koordynacji politycznych działań międzynarodowych wobec Libii[917].

Kwestia wprowadzenia strefy zakazu lotów pojawiła się także w 2022 r., w ramach rosyjskiej inwazji na Ukrainę. O jej wprowadzenie apelowały ukraińskie władze, czyniąc w tym zakresie szerokotorowe zabiegi dyplomatyczne. Jednak nie spotkały się one z wyraźnym poparciem świata zachodniego. Odrzucenie postulatu ustanowienia strefy zakazu lotów nad Ukrainą, która mogłaby postawić siły USA i NATO na styku z siłami rosyjskimi, miało przede wszystkim na celu uniknięcie potencjalnej zbrojnej konfrontacji z Rosją, co w aktualnych warunkach jest jednym z istotnych celów polityki USA. Należy podkreślić, że w Radzie Bezpieczeństwa ONZ - organie, który jest uprawniony do podejmowania odpowiednich działań w zakresie wprowadzania takich właśnie stref - jako stały członek zasiada Federacja Rosyjska, będąca jednocześnie państwem-agresorem i z pewnością w trakcie głosowania sprzeciwiłaby się takiej inicjatywie[918].

4.4.3. Wykorzystanie systemów bezzałogowych dla potrzeb militarnych

Z racji tego, że w zakresie bezzałogowych statków powietrznych istotne są także inne, powiązane z nimi elementy, które są niezbędne do ich prawidłowego użytkowania, w stosunku do takich aparatów często używany jest szerszy zwrot tj. bezzałogowy system powietrzny. Jak zauważa J. Gruszecki „obejmuje on: aparat latający, na który składają się elementy konstrukcji nośnej, napęd i układ kontrolno-nawigacyjny z oprogramowaniem włącznie, Naziemną Stację Kierowania Lotem, układy transmisji danych pomiędzy aparatem latającym a Naziemną Stacją Kierowania Lotem, operatorów systemu i kontrolerów oraz

[917] A. Dzisiów-Szuszczykiewicz, *Dokąd zmierza Libia bez Muammara Kaddafiego?*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2012, nr 1, s. 126.
[918] R. Kuźniar, B. Balcerowicz, A. Bieńczyk-Missala, P. Grzebyk, K. Jędrzejowska, R. Kupiecki, M. Madej, K. Pronińska, A. Szeptycki, P. Śledź, *Agresja Rosji na Ukrainę – pierwsze dwa tygodnie wojny. Raport specjalny*, „Rocznik Strategiczny" 2022, nr 27, s. 44.

systemów do transportu”[919]. W dokumentach międzynarodowych, w tym europejskich, widoczna jest ewolucja tej terminologii, jednak w polskich aktach w dalszym ciągu przeważnie używa się pojęcia bezzałogowego statku powietrznego. Rozszerzenie pojęcia bezzałogowego statku powietrznego, czy też zdalnie sterowanego bezzałogowego statku powietrznego o dodatkowy termin „system” może także wywołać konsekwencje natury prawnej. Przede wszystkim w skład systemu wchodzi kilka komponentów, a zatem należałoby wskazać, które z nich będą wchodzić w skład bezzałogowego statku powietrznego, zaś które nie. Co więcej, dane części składowe systemu mogą być zlokalizowane w oddzielnych miejscach, a nawet różnych krajach. Na potrzeby niniejszego podrozdziału użyta zostanie nazwa „bezzałogowy statek powietrzny”[920].

Bezzałogowy statek powietrzny (*Unmanned Aircraft*, UA), jest dziś popularnie określany jako dron. Definiuje się go jako statek powietrzny, który jest użytkowany bez pilota na pokładzie[921]. Wbrew pewnym kontrowersjom, bezzałogowy statek powietrzny uznawany jest również za statek powietrzny, ponieważ jest zdolny do nawigowania w przestrzeni powietrznej oraz przenoszenia osoby, czy rzeczy. Definicja zawarta w Konwencji chicagowskiej z 1944 r. uznaje za statek powietrzny wszelkie aparaty, które mogą utrzymać się w atmosferze dzięki oddziaływaniu powietrza, zaś zgodnie z polską ustawą prawo lotnicze z 2002 r. statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze dzięki oddziaływaniu powietrza innego, niż oddziaływanie powietrzna odbitego od podłoża[922].

Ponad 10 lat temu o bezzałogowych statkach powietrznych mówiło się przede wszystkim w aspekcie ich zastosowania wojskowego. Początkowo były to jedynie misje rozpoznawcze, z kolei później drony były wykorzystywane także w scenariuszach bojowych – głównie w trakcie wojen w Iraku i Afganistanie. W latach 90. XX w. siły zbrojne USA i Izraela rozpoczęły wykorzystywanie na szeroką skalę bezzałogowych statków powietrznych do działań rozpoznawczych, zaś kwestią czasu było, kiedy zostaną one wykorzystane w formie platformy bojowej. Po atakach z dnia 11 września 2001 r. agencje wojskowe oraz wywiadowcze USA przeprowadziły pierwsze na świecie ataki z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych, uzbrojonych w rakiety naprowadzane laserowo.

---

[919] J. Gruszecki, *Kierunki zmian polskiego prawa lotniczego dla eksploatacji systemów bezzałogowych w przestrzeni kontrolowanej* [w:] E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 139.

[920] A. Konert, *Bezzałogowe statki…*, s. 7.

[921] P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki…,* s. 34.

[922] M. Chimiak, *Aktualna sytuacja cywilnych i państwowych bezzałogowych statków powietrznych* [w:] E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 117.

Technologia ta doprowadził do zmiany nie tylko współczesnego pola bitwy, ale również współczesnej doktryny wojskowej[923].

Drony początkowo były więc przede wszystkim przedmiotem zainteresowania nauk o wojskowości, a także nauk technicznych. W ramach nauk prawnych podkreślano problemy prawne, które dotyczyły wykorzystania systemów bezzałogowych w operacjach wojskowych, ponieważ to właśnie takie zastosowanie wspomnianych urządzeń dominowało w pierwotnej fazie ich rozwoju[924]. W związku z brakiem jednolitych przepisów prawnych, w postaci m.in. konwencji dotyczącej reguł, metod i środków walki w wojnie powietrznej, należy – pomimo ich braku - stosować regulacje w zakresie ograniczeń, do jakich obligują konwencje, które odnoszą się do zakresu działań zarówno w wojnie lądowej i morskiej, a przede wszystkim ograniczeń w zakresie bombardowań celów naziemnych, zakazu dokonywania ataków bez rozróżniania, czy też przestrzegania zasad proporcjonalności, konieczności wojskowej oraz norm ochrony ludności cywilnej, jak również budynków cywilnych[925].

Na samym początku należy przede wszystkim ocenić, czy użycie uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych zalicza się do powszechnie zabronionych środków i metod walk, a także, czy wykorzystanie powyższej technologii w trakcie działań wojennych jest zgodne z warunkami wskazanymi w art. 35 Protokołu dodatkowego I do Konwencji genewskich o ochronie ofiar wojny z 12 sierpnia 1949 r. W przypadku pominięcia prowadzenia nadzoru lub możliwości zbierania przez drony informacji wywiadowczych, to z technicznego punktu widzenia BSP nie są niczym więcej, niż jedynie platformą, która może przenosić pociski, bomby czy rakiety. W momencie ich uzbrojenia można odczytywać je w kontekście środka walki. MTS w opinii doradczej w zakresie legalności groźby lub użycia broni jądrowej[926] stwierdził, iż strony w konflikcie nie mogą wykorzystywać broni, która nie jest zdolna do rozróżnienia celów cywilnych od wojskowych. Należy podkreślić, że każda broń w trakcie konfliktu zbrojnego może być użyta niezgodnie z prawem. Dodatkowo broń, powodująca nadmierne cierpienie, czy też niepotrzebne zranienia, jest zabroniona. MTS

[923] P. Kasprzyk, A. Konert, *Drones – future of aviation law? Interference of Public Law in Private Law*, Berlin 2023, s. 9.
[924] M. Ostrihansky, M. Szmigiero, *Prawo dronów. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*, Warszawa 2020, s. 23-24.
[925] W. Węgrzyn-Łęcki, *Bezzałogowe statki powietrzne – wyzwanie dla prawa humanitarnego?* [w:] B. Janusz-Pawletta (red.), *Konwencje Genewskie 60 lat później… Nowe wyzwania dla międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych*, Warszawa 2010, s. 161.
[926] Zob.: *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion*, International Court of Justice, 8 VII 1996, par. 78.

podkreślił, że norma ta jest jedną z podstawowych zasad prawa międzynarodowego i zakazuje niepotrzebnego cierpienia żołnierzy [927].

Należy podkreślić, iż samo użycie drona, jako narzędzia do walki, jest co prawda dozwolone w odniesieniu do militarnych akcji ofensywnych, pomimo tego odbywa się to z ograniczeniami, które są stawiane środkom pola walki w ramach międzynarodowego prawa humanitarnego. W sytuacji konfliktu zbrojnego zastosowanie ma międzynarodowe prawo humanitarne, a także międzynarodowe prawo dotyczące praw człowieka. Z racji tego ważne jest rozstrzygnięcie kwestii, czy w danym przypadku mamy do czynienia z konfliktem zbrojnym. Zgodnie z Komentarzem Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża międzynarodowym konfliktem zbrojnym będzie „każdy spór międzypaństwowy prowadzący do interwencji sił zbrojnych". Jedno z pierwszych ograniczeń w odniesieniu do stron walczących, zostało wprowadzone na mocy art. 35 Protokołu dodatkowego I do Konwencji genewskich o ochronie ofiar wojny z 12 sierpnia 1949 r. Zgodnie z nim: „1. Prawo stron konfliktu do doboru metod i środków prowadzenia wojny nie jest nieograniczone. 2. Zabronione jest stosowanie broni, pocisków i materiałów, a także metod prowadzenia wojny, które mogą powodować niepotrzebne cierpienia"[928]. Co ważne, art. 36 Protokołu dodatkowego I do Konwencji genewskich o ochronie ofiar wojny z 12 sierpnia 1949 r., jest swojego rodzaju normą, która pozwala na zachowanie odpowiedniej szczelności systemu odpowiedzialności państw, które używają technologii. Zgodnie z nim „przy prowadzeniu badań, prac rozwojowych, nabywaniu lub wprowadzaniu nowej broni, nowego środka lub metody prowadzenia wojny Wysoka Umawiająca się Strona jest obowiązana ustalić, czy ich zastosowanie byłoby w pewnych lub we wszelkich okolicznościach zakazane przez postanowienia niniejszego Protokołu lub przez jakikolwiek inny przepis prawa międzynarodowego odnoszący się do tej Wysokiej Umawiającej się Strony"[929].

Ataki dokonywane przy użyciu uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych nie mogą być kierowane w cywilów. Wyjątkiem jest sytuacja, w której uczestniczą oni bezpośrednio w działaniach wojennych. W aspekcie ataków wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, w ramach realizowania selektywnej eliminacji, będą

[927] M. Bucholc, *Użycie bezzałogowych aparatów latających w sytuacji konfliktu zbrojnego: wybrane aspekty z zakresu międzynarodowego prawa humanitarnego*, „Polski Rocznik Praw Człowieka i Prawa Humanitarnego" 2012, nr 3, s. 173-174.

[928] A. Śliwoska, *Zagrożenia dla praw człowieka będące następstwem użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, „Młody Jurysta" 2019, nr 3, s. 62.

[929] K. Kowalczewska, *Kontrolowana czwarta rewolucja wojskowa czyli zobowiązanie państwa do badania legalności środków i metod walki* [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019, s. 19.

one zgodne z prawem tylko i wyłącznie w sytuacji, jeżeli będą skierowane w prawnie uzasadniony cel wojskowy, a także, jeżeli pozostałe warunki do przeprowadzenia ataku, wskazane w Międzynarodowym Prawie Humanitarnym (MPH), zostały spełnione. W przypadku wątpliwości, co do statusu konkretnej jednostki, jako prawnie uzasadnionego celu, atak taki nie może zostać przeprowadzony. Jak zauważa T. Zieliński „Atak lub zaplanowany atak przeprowadzany za pomocą uzbrojonego bezzałogowego statku powietrznego, niezależnie od tego, czy jest on skierowany przeciwko konkretnej osobie czy też nie, jest zgodny z prawem w kontekście MPH, jeżeli: a) ma miejsce konflikt zbrojny; b) atak jest przeprowadzany w obszarze, w którym MPH ma zastosowanie; c) atak jest zgodny ze wszystkimi obowiązującymi przepisami i ograniczeniami dotyczącymi prowadzenia działań wojennych. Fakt, że namierzone osoby w wielu przypadkach nie mogą bronić się przed takim atakiem, nie umniejsza jego legalności”[930]. Z kolei art. 51 ust. 4 Protokołu dodatkowego I do Konwencji genewskich o ochronie ofiar wojny z 12 sierpnia 1949 r., zakazuje ataków, które nie są skierowane w określony cel wojskowy; w których wykorzystywane są taki metody i środki walki, jakie nie mogą zostać ograniczone do danego celu wojskowego; lub też, w których stosuje się metody i środki walki, których skutki nie mogą zostać ograniczone, jak nakazuje to wskazany Protokół. Wspomniane ataki mogłyby „godzić w osoby cywilne lub w dobra o charakterze cywilnym”[931].

Należy również wskazać, iż główne zasady prowadzenia walki w perspektywie MPHKZ - jak np. zasada rozróżniania, przedsiębrania środków ostrożności lub też proporcjonalności - posiadają zastosowanie także w aspekcie bezzałogowych statków powietrznych. Pierwsza zasada, zasada rozróżniania, zawarta w Pierwszym Protokole Dodatkowym (art. 48 i nn.), zobowiązuje strony konfliktów do rozróżnienia pomiędzy osobami oraz obiektami cywilnymi, a celami wojskowymi, a także dopuszcza kierowanie ataków wyłącznie przeciwko celom wojskowym. Zabrania ich z kolei w stosunku do osób, czy obiektów cywilnych. Natomiast zasada przedsiębrania środków ostrożności obliguje do dobierania takich środków i metod walki, by możliwym było unikanie strat w życiu, a także zdrowiu osób cywilnych, jak i szkód w dobrach cywilnych lub minimalizowanie tych negatywnych skutków[932]. Zadaniem ostatniej z zasad – zasady proporcjonalności – jest

[930] T. Zieliński, *Użycie uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych w kontekście prawa międzynarodowego*, „Obronność Zeszyty Naukowe” 2017, nr 3, s. 208.
[931] A. Śliwoska, *Zagrożenia dla praw…,* s. 63.
[932] M. Bucholc, J. Kowalewski, *Ocena legalności stosowania uzbrojonych bezzałogowych aparatów latających w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka* [w:] E. Karska (red.), *Wpływ Europejskiej Konwencji Praw Człowieka na systemy ochrony praw człowieka oraz międzynarodowe prawo karne i humanitarne*, Warszawa 2013, s. 95-96.

zapewnienie równowagi pomiędzy dwoma różnymi interesami – z jednej strony interesem, który uwzględnia potrzeby wojskowe, a z drugiej – interesem, który wynika bezpośrednio z zasady humanitaryzmu. Zgodnie z powyższym, żadna ze stron konfliktu zbrojnego nie ma prawa do wszczynania ataków, jeśli nie ma pewności, że ich rezultatem nie będą nadmierne straty po stronie ludności cywilnej - zarówno na płaszczyźnie niematerialnej, jak i materialnej. Takie ujęcie zasady proporcjonalności doprowadza jednak do wielu niejasności i jest trudne do zaakceptowania – zarówno przez wojskowych, jak i przez prawników. Po pierwsze, z zastrzeżeniem, iż celem ataku będą kombatanci – zezwala ona na zabijanie osób cywilnych, po drugie, narzuca dane ograniczenia dla podejmowanych działań zbrojnych po to, by nie powodowały one nadmiernych strat ludności cywilnej. Powyższe zasady należy uznać za nierozłącznie i wewnętrznie powiązane między sobą[933]. Art. 43 ust. 2 Protokołu dodatkowego I do Konwencji genewskich o ochronie ofiar wojny z 12 sierpnia 1949 r. wskazuje, że kombatanci to członkowie sił zbrojnych strony konfliktu (jednak inni niż personel medyczny, czy też duchowny), którzy są uprawnieni do bezpośredniego uczestnictwa w działaniach zbrojnych[934]. Z racji tego, operator drona, który jest zarazem członkiem sił zbrojnych oraz posiada status kombatanta, zgodnie z MPHKZ ma prawo do posługiwania się tym statkiem w trakcie konfliktu zbrojnego. Jeśli jednak takim operatorem będzie osoba cywilna (np. agent cywilnych służb wywiadowczych), to będzie to stanowić naruszenie MPHKZ, gdyż taka osoba nie posiada prawa do bezpośredniego uczestniczenia w działaniach zbrojnych, a w konsekwencji powinna ponieść z tego tytułu odpowiedzialność karną[935].

Odnosząc się do powyższej tematyki warto także wyjaśnić pojęcie „bojowego wykorzystania". Początkowo bezzałogowe statki powietrzne wykorzystywane były przez wojsko jako obiekty latające, a do ich głównych zadań należało zbieranie informacji wizualnej istotnego, z perspektywy militarnej, miejsca. Funkcja ta nie uległa przedawnieniu i co więcej, dzięki znacznemu rozwojowi techniki, aktualnie istnieje możliwość przekazywania z drona obrazu z miejsca, nad którym znajduje się on w czasie rzeczywistym. Dzieje się tak z racji tego, że nowoczesne głowice optoelektryczne, a także łączność satelitarna, pozwalają na większe możliwości. BSP stały się także platformami, które mogą przenosić uzbrojenie, co łączy się z możliwością niszczenia celów i nienarażania na utratę

[933] K. Leśniewski, *Podniebny zabójca czy skuteczna broń? Wykorzystywanie dronów bojowych na asymetrycznym polu walki w kontekście międzynarodowego prawa humanitarnego*, „Internetowy Przegląd Prawniczy TBSP UJ" 2017, nr 4, s. 144-145.
[934] Ł. Kułaga, *Używanie dronów w celu zwalczania międzynarodowego terroryzmu w świetle „ius in bello"*, „Zeszyty Prawnicze" 2017, nr 1, s. 115.
[935] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 341-342.

życia pilota w trakcie trwania misji. Jak zauważa S. Ludwikowski „Obniża to ryzyko utraty cennego i trudno odnawialnego zasobu, jakim jest dobrze wyszkolony pilot z doświadczeniem bojowym. Z tej racji, ze względu na możliwe sposoby militarnego wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych, można powiedzieć, że ich bojowe wykorzystanie ma trzy podstawowe funkcje: obserwację, niszczenie celów i przenoszenie rzeczy. Oczywiście jeden dron może pełnić jednocześnie wszystkie trzy funkcje, chociaż najpopularniejsze są modele, które mogą prowadzić obserwację i niszczyć cele”[936].

Bezzałogowe statki powietrzne są niezwykle ważnym elementem prowadzenia działań bojowych, zwłaszcza w konfliktach, które posiadają niską intensywność. Przykładowo drony uderzeniowe wykorzystywane są w ramach operacji selektywnej eliminacji osób, które zostały uznane za zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego. Sama selektywna eliminacja (*targeted killing*) opierać się będzie na autoryzacji przez rząd danego państwa działań, które prowadzone są przez siły zbrojne, czy też wywiad i zmierzają do zabicia konkretnie wytypowanych osób, podejrzanych o działalność, która stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa kraju, zaś osoby te nie mogą być zneutralizowane w żaden inny sposób, m.in. przez aresztowanie. Niektórzy krytycy określają takie działania jako międzynarodowe polowanie na ludzi (*international manhunt*). USA nie były jednak pierwszym państwem, które zdecydowało się na realizowanie takich działań. Politykę *targeted killing* otwarcie zapoczątkował Izrael. Miało to miejsce we wrześniu 2000 r., zaraz po wybuchu tzw. drugiej intifady[937].

W obecnych czasach coraz większa liczba państw posiada typowo bojowe bezzałogowe statki powietrzne. Należą do nich m.in.: Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Izrael, Francja i Włochy. Należy zauważyć, że wyposażenie bezzałogowych statków powietrznych poziomu taktycznego w uzbrojenie jest kwestią skomplikowaną, przede wszystkim ze względu na małe rozmiary dronów, a co się z tym łączy, mały udźwig. Pomimo tego, w ostatnich latach coraz większa liczba państw włącza tzw. bezzałogowce w swoje szeregi, inne zaś rozważają taką opcję[938]. Zdania w zakresie słuszności używania uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych do celów bojowych są obecnie bardzo podzielone. Jak zauważa K. Leśniewski „Dla jednych jest to broń niemoralna, od której giną cywile. Drudzy

[936] S. Ludwikowski, *Bojowe wykorzystanie dronów w polskiej przestrzeni powietrznej w czasie pokoju* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018, s. 72.
[937] R. Kopeć, O. Wasiuta, T. Wójtowicz, *Wojna dronów. Militarne wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych*, Kraków 2021, s. 153-154.
[938] W. Leśnikowski, *Drony. Bezzałogowe aparaty latające od starożytności do współczesności*, Toruń 2016, s. 108.

natomiast uważają ją za broń precyzyjną, wydajną, częstokroć ratującą życie żołnierzom. Przy wszystkich korzyściach płynących z bojowego użycia dronów pamiętać należy, iż działania realizowane z ich pomocą nie mogą jednak naruszać fundamentów prawa humanitarnego, powodując nieadekwatne straty wśród ludności cywilnej. W innym przypadku naruszona zostanie przede wszystkim zasada rozróżniania oraz proporcjonalności"[939].

Wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych jest zgodne z obowiązującymi normami, czy też zasadami międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych, które regulują zgodność z prawem wskazanego środka walki. Dodatkowo międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych nie ustala „specjalnych", szczegółowych regulacji w zakresie wykorzystywania nowych technologii, jak np. drony w ramach działań zbrojnych, wykonywanych w sytuacji konfliktu zbrojnego. Bezzałogowe statki powietrzne są w dalszym ciągu maszynami sterowanymi przez operatora, a jego rola w zakresie odpowiedzialności za swoje działania jest nadal zachowana. Wydaje się więc oczywiste i niepodważalne, że uzbrojone bezzałogowe aparaty latające powinny być kontrolowane przez człowieka w kwestii decyzji o użyciu tej śmiercionośnej siły[940]. Z kolei państwa, które wykorzystując uzbrojone bezzałogowe statki powietrzne, łamią regulacje prawa międzynarodowego, są odpowiedzialne za ich konsekwencje[941]. Do tej pory jednak nie przyjęto w ramach prawa międzynarodowego żadnych regulacji, które dotyczyłyby bezzałogowych statków powietrznych, pomimo tego, że takie regulacje z pewnością byłyby przydatne, tym bardziej, że skala wykorzystywania tych aparatów z pewnością będzie systematycznie wzrastać. Należy również podkreślić, że bezzałogowe statki powietrzne są w dalszym ciągu unowocześniane, a zakres ich militarnych zastosowań nie jest zamknięty[942].

4.5. Podsumowanie

Zakaz agresji jest jednym z podstawowych filarów dzisiejszego prawa międzynarodowego, choć początkowo była to legalna droga dokonywania zmian terytorialnych. Przez lata trwała debata nad kształtem definicji tego pojęcia. Słowo „agresja" pojawiało się w wielu umowach międzynarodowych, w tym i tych kluczowych, jak np. Karta Narodów Zjednoczonych, jednak żaden z dokumentów nie precyzował tego pojęcia.

[939] K. Leśniewski, *Podniebny zabójca*…, s. 150-151.
[940] M. Bucholc, *Użycie bezzałogowych…,* s. 180-181.
[941] T. Zieliński, *Użycie uzbrojonych…*, s. 209.
[942] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 343.

Momentem przełomowym było przyjęcie 14 grudnia 1974 r. przez Zgromadzenie Ogólne ONZ rezolucji nr 3314. Definicja agresji, zgodnie z którą jest ona najcięższą i najniebezpieczniejszą formą bezprawnego użycia siły przeciwko suwerenności, integralności terytorialnej czy niezależności politycznej innego państwa w jakikolwiek sposób niezgodny z Kartą Narodów Zjednoczonych, podkreśla jednocześnie, że agresja pociąga za sobą odpowiedzialność międzynarodową. Rezolucja wskazuje również działania, które są kwalifikowane jako akty agresji np. inwazję lub atak sił zbrojnych jednego państwa na terytorium innego państwa, czy bombardowanie terytorium innego państwa. Warto zauważyć, że nie jest to katalog zamknięty, gdyż Rada Bezpieczeństwa na podstawie art. 39 KNZ może sama określić, kiedy agresja miała miejsce. Mankamentem rezolucji jest fakt, że nie posiada ona mocy prawnej i wiążącej dla państw, pomimo wszystko same próby wypracowania powyższej definicji zasługują na uznanie. Nad definicją agresji od samego początku pracował również Międzynarodowy Trybunał Karny, który na podstawie art. 8 *bis* dokonał dookreślenia zbrodni agresji, odczytując ją jako planowanie, przygotowanie, wszczynanie lub prowadzenie przez osobę mogącą efektywnie sprawować kontrolę lub kierownictwo nad politycznymi lub wojskowymi działaniami państwa, aktu agresji, który swoim charakterem, wagą i skalą stanowi wyraźne pogwałcenie KNZ. W tym aspekcie warto jednak podkreślić, że MTK jest sądem międzynarodowym, powołanym do sądzenia osób fizycznych, a nie państw.

Jednocześnie KNZ wskazuje na wyjątki od użycia siły w prawie międzynarodowym. Pierwszym z nich – zgodnie z art. 51 KNZ – jest prawo do samoobrony, wywodzące się jeszcze z prawa zwyczajowego i uznane przez wszystkie systemy prawne. Legalność zastosowania tego prawa podlega kontroli Rady Bezpieczeństwa ONZ i przysługuje do momentu podjęcia przez ten organ środków i metod koniecznych do przywrócenia pokoju i bezpieczeństwa. Środki podjęte w ramach jej realizacji muszą być natychmiast podane do wiadomości Rady Bezpieczeństwa. Samoobrona jest zatem odpowiedzią na napaść zbrojną, zastosowaną w stosunku do konkretnego państwa, które może bronić się indywidualnie, bądź też zbiorowo – gdy przychodzą mu z pomocą inne państwa, na jego wyraźną prośbę, bądź w ramach tzw. sojuszy wojskowych. Jednym z przykładów takiego sojuszu jest Sojusz Północnoatlantycki (NATO). Zgodnie z art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego zbrojna napaść na jedną ze stron tej umowy jest uznawana za napaść przeciwko wszystkim stronom. Wiąże się z tym udzielenie napadniętej stronie pomocy, łącznie z użyciem siły zbrojnej przeciwko agresorowi. W doktrynie w dalszym ciągu dyskutowane jest prawo do samoobrony i użycia siły przeciwko terrorystom, a temat ten zyskał na znaczeniu po zamachach z 11 września 2001 r., gdy USA - podejmując działania przeciwko Al-Kaidzie - powołały się na to prawo.

Praktyka jednak wskazuje na tendencję zmierzającą do rozszerzenia pojęcia napaści zbrojnej na różne akty terrorystyczne. Drugim wyjątkiem od zasady zakazu użycia siły w prawie międzynarodowym jest zgoda udzielona przez Radę Bezpieczeństwa, zgodnie z rozdziałem VII KNZ. Z tego prawa korzystano m.in. w latach 1950-1953 w Korei, w latach 1990-1991 w trakcie wojny w Zatoce Perskiej, w 1992 r. w Jugosławii, w 1994 r. w Haiti, w 1997 r. w Sierra Leone, czy w 2011 r. w Libii.

Specyfika obecnych konfliktów zbrojnych sprawia, że aktualnie prowadzone są one wielopłaszczyznowo. Toczą się z podobną intensywnością nie tylko na lądzie i morzu, ale również w powietrzu, co szczególnie widać w ostatnich latach. Statki powietrzne stały się nieodłącznym elementem w zmaganiach światowych mocarstw, doprowadzając nawet do wykształcenia terminu „wojna powietrzna". Warto podkreślić, że z racji ubogiej materii prawnej, w tym zakresie zastosowanie mieć będą ogólne zasady dotyczące używania broni i środków walki m.in. zasada rozróżniania, zakaz używania broni powodującej niepotrzebne cierpienie, czy zasada proporcjonalności. Są one stosowane analogicznie, jak w przypadku wojny lądowej. Nie wolno zapominać również o prawach, które przysługują podmiotom, które nie uczestniczą w konflikcie. Ze względów ekonomicznych, jako środek ograniczenia konfliktów, czy środek ułatwiający identyfikację sił przeciwnika, strony wojujące, które kontrolują pewne obszary i znajdującą się nad nią przestrzeń powietrzną, mogą ustanawiać strefy wyłączone i strefy zakazu lotów. Cechą charakterystyczną tych stref będzie zakaz wlatywania w nie nieautoryzowanych statków powietrznych. Umożliwiają one również interweniowanie w niebezpiecznych obszarach konfliktów. Strefa zakazu lotów stała się także ważnym narzędziem prawa międzynarodowego i zarządzania konfliktami. Jej przykładem jest m.in. stworzona w 1991 r. strefa w niewielkiej części Iraku w celu ochrony Kurdów, czy utworzona w 1992 r. strefa nad terytorium Bośni i Hercegowiny. Z nowszych przykładów warto wymienić wprowadzenie strefy zakazu lotów nad Libią w 2011 r. Kwestia ta była również przywoływana w trakcie eskalacji konfliktu rosyjsko-ukraińskiego w 2022 r. Ostatecznie nie została ona jednak wprowadzona.

Nowym i niezwykle szybko rozwijającym się elementem konfliktów toczonych w przestrzeni powietrznej są bezzałogowe statki powietrzne lub szerzej bezzałogowe systemy powietrzne. Z pewnością dużym atutem jest możliwość ich użytkowania bez potrzeby obecności pilota na pokładzie. Fakt ten sprawia, że minimalizując potencjalne straty kadrowe, a także biorąc pod uwagę ich zwinność i minimalistyczne rozmiary, stają się niezwykle efektywnym środkiem walki. BSP, jako narzędzie walki, są dozwolone w militarnych akcjach ofensywnych, jednak nie mogą one naruszać zasad międzynarodowego prawa humanitarnego

oraz prawa międzynarodowego praw człowieka. Należy pamiętać, że ataki dokonywane przy użyciu uzbrojonych statków powietrznych nie mogą być skierowane przeciwko cywilom. Wyjątkiem jest sytuacja, kiedy biorą oni bezpośredni udział w działaniach wojennych. Jednak i w tym przypadku mają również zastosowanie zasady rozróżniania, przedsiębrania środków ostrożności czy proporcjonalności. Obszar związany z udziałem BSP w konfliktach zbrojnych z pewnością w najbliższych latach będzie się niezwykle szybko rozwijał. Widać to choćby w przypadku konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, który określany jest potocznie mianem „pierwszej światowej wojny dronów". Istnieje więc potrzeba stałego dostosowywania regulacji prawa międzynarodowego publicznego do istniejących (aktualnych wyzwań) w tym zakresie.

ROZDZIAŁ V

Status przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego na przykładzie Ukrainy

5.1. Wprowadzenie

Secesja republik radzieckich zapoczątkowana została przyjęciem przez większość z nich deklaracji suwerenności bądź niepodległości państwowej[943]. Dnia 12 czerwca 1990 r. deklarację niepodległości ogłosiła Federacja Rosyjska, a po niej lawinowo do końca roku takie dokumenty przyjęły wszystkie pozostałe republiki związkowe, w tym 16 lipca 1990 r. Ukraińska Socjalistyczna Republika Radziecka[944].

W rosyjskiej doktrynie Ukraina - a przede wszystkim sam Krym - była traktowana jako część Rosji. Dotychczasowe próby zacieśnienia więzi pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską odczytywane były w kategoriach osłabienia Federacji Rosyjskiej oraz poszerzenia strefy wpływów tzw. Zachodu. Aneksja Półwyspu Krymskiego w 2014 r. i późniejsze udzielanie militarnego wsparcia dla południowo-wschodnich obwodów Ukrainy udowodniły, iż Rosja nie zdecyduje się na zaprzestanie naruszania prawa międzynarodowego po to, by przede wszystkim chronić swoje własne interesy. Należy podkreślić, że długotrwała destabilizacja wewnątrz Ukrainy jest też zagrożeniem dla bezpieczeństwa całego regionu. Dwa Porozumienia mińskie, które zawarto odpowiednio we wrześniu 2014 r., jak i w lutym 2015 r. w stolicy Białorusi, nie zmieniły znacząco sytuacji - walki na wschodzie Ukrainy w dalszym ciągu trwały i ani separatyści, którzy byli wspierani militarnie przez Federację Rosyjską, ani też rządowe siły ukraińskie nie miały zamiaru przestrzegać warunków rozejmu. Co ważne, separatyści nie byli również zainteresowani autonomią, a jedynie całkowitym oderwaniem się od Ukrainy i przyłączeniem się do Federacji Rosyjskiej, ponieważ w dużej mierze wspomniane działania były inspirowanie, wspierane i finansowane przez Kreml[945].

Począwszy od 24 lutego 2022 r. Ukraina jest przedmiotem pełnoskalowej agresji militarnej ze strony Federacji Rosyjskiej. W wojnie tej, która jest uznawana za największy konflikt zbrojny w Europie od czasów zakończenia II wojny światowej, zaangażowano

[943] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 174-175.
[944] K. Karski, *Rozpad Związku Radzieckiego a prawo międzynarodowe*, Warszawa 2015, s. 122-123.
[945] K. Parulski, *Ocena działań hybrydowych Federacji Rosyjskiej w konflikcie na Ukrainie w świetle prawa krajowego i międzynarodowego. Historyczne prawa do terytorium* [w:] B. Pacek, J. A. Grochocka (red.), *Wojna hybrydowa na Ukrainie. Wnioski i rekomendacje dla Europy i świata*, Kielce 2017, s. 129-130.

wszystkie główne typy sił zbrojnych obu stron tj. siły lądowe, morskie i powietrzne. Rosja nie tylko dokonuje naruszenia przestrzeni powietrznej Ukrainy, ale przede wszystkim ingeruje w nią militarnie. Pomimo tego, mając do dyspozycji znacznie większy potencjał liczebny i techniczny, Siły Powietrzno-Kosmiczne Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej nadal nie są w stanie zdobyć przewagi w ukraińskiej przestrzeni powietrznej, ponosząc jednocześnie bezprecedensowe straty, w sytuacji, gdy lotnictwo Sił Powietrznych Ukrainy w wyraźny sposób zrekompensowało swój potencjał umiejętnościami, a przede wszystkim gotowością zawodową pilotów wojskowych. Ten ostatni czynnik uważany jest za jeden z kluczowych w wojnie powietrznej na Ukrainie, gdyż – jak pokazują wydarzenia z lutego-marca 2022 r. – ukraińscy piloci wojskowi, będąc w znacznie bardziej niesprzyjających warunkach, byli w stanie wyprzeć lotnictwo taktyczne wroga z większości ich przestrzeni powietrznej poza linią frontu. Należy jednak zauważyć, że zarówno jedna, jak i druga strona, odniosły znaczne straty w lotnictwie. Nie można zapominać też, że Federacja Rosyjska czynnie korzystała także z terytorium Białorusi, wykorzystując je do ataków na Ukrainę – zarówno lądowych, jak i powietrznych[946].

Tak, jak już przytaczano, od kilkudziesięciu lat bezzałogowe statki powietrzne stanowią istotną część wyposażenia poszczególnych armii świata. Pomimo tego, prawdziwe możliwości eksploatacji dronów w działaniach militarnych ukazał dopiero przebieg wojny na terytorium Ukrainy w 2022 r. Obrońcy kraju starają się skutecznie odeprzeć ataki Rosjan, wykorzystując szerokiej gamy modele UAV. Dość dużą rolę w tym zakresie odgrywa system BSP Bayraktar TB2, przystosowany do wykonywania misji bojowych, zwiadowczych, jak również rozpoznawczych. Dodatkowo Ukraina wykorzystuje także polskie drony Fly-Eye oraz amunicję krążącą Warmate. Z kolei Federacja Rosyjska, z racji ograniczonych możliwości wewnętrznych, korzysta przede wszystkim z irańskich bezzałogowców typu Shahed-136. Eksploatacja BSP może mieć decydujący wpływ na ostateczny rezultat wojny, nie tylko ze względu na ograniczenie strat w ludziach i eliminację ich bezpośredniego zaangażowania w walce, ale także z powodu osłabiania wroga na skutek niszczenia znacznych ilości sprzętu wojskowego. Wojna, która rozgrywa się za wschodnią granicą Polski, pozwoliła na zdefiniowanie BSP, jako kluczowego elementu współczesnych konfliktów[947].

[946] R. Nevzorov, *Pedagogical Measurement of Physical Condition as a Component of Professional Readiness of Tactical Aviation Pilots*, „ResMilitaris" 2022, nr 6, s. 1329-1330.
[947] J. Skóra, *Wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa w państwie*, „Aviation and Security Issues" 2022, nr 1, s. 61.

Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę stworzyła dla NATO nową sytuację strategiczną. Jej przejawem jest nie tylko naoczne zbliżenie się rosyjskiej infrastruktury wojskowej w kierunku wschodniej flanki w ramach coraz większej „wasalizacji" Białorusi. Sytuacja ta jest głównie konsekwencją formy działań, które są prowadzone na Ukrainie. Dowiodły one, iż tzw. „wojna nowego typu" w rosyjskim wydaniu oznaczać będzie porzucenie wszelkich zasad, czy też norm prawa międzynarodowego, nie wspominając już o międzynarodowych zobowiązaniach, podjętych w przeszłości w imieniu tego państwa. Pierwsza reakcja Sojuszu Północnoatlantyckiego, dotycząca tego wymiaru rosyjskiej polityki, odnosiła się do rzeczywistej odbudowy jedności politycznej Paktu w ramach amerykańskiego przywództwa. Państwa członkowskie NATO, jak i Unii Europejskiej, udzielały czynnego wsparcia Ukrainie, broniącej się przed rosyjską agresją m.in. przez dostarczanie potrzebnej jej broni – czy to w oparciu o indywidualne decyzje, czy w ramach pakietów wsparcia, które przyjmowała np. Unia Europejska. Z racji tego Ukraina w dalszym ciągu miała możliwość walki o utrzymanie swojej państwowości i co więcej, mogła nawet odbijać swoje utracone wcześniej terytoria[948].

Należy jednocześnie podkreślić, że równie aktualnym przypadkiem naruszenia suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej jest atak Hamasu na Izrael, dokonany w dniu 7 października 2023 r. Wtedy to członkowie tej organizacji palestyńskiej o charakterze terrorystycznym dokonali skoordynowanej akcji z morza, lądu i powietrza, przy użyciu m.in. paralotni i ponad 2500 rakiet, które wystrzelono ze Strefy Gazy w kierunku Izraela. Wydarzenia te doprowadziły do rozpoczęcia operacji lądowej przez izraelską armię w Strefie Gazy i stały się kolejną odsłoną konfliktu palestyńsko-izraelskiego[949]. Jednak ze względu na bliskość konfliktu rosyjsko-ukraińskiego oraz jego znaczenie dla Polski i Europy rozdział piąty został poświęcony właśnie temu konfliktowi zbrojnemu.

[948] P. Mickiewicz, *NATO w koncepcji politycznej Joe Bidena i jej ewolucja w obliczu rosyjskiej agresji na Ukrainie*, „Przegląd Geopolityczny" 2022, nr 41, s. 9-10.
[949] *Statement on the situation of Gaza issued by International Law and International Relations Professors, Academics, and Lawyers*, „EuroMediterranean Journal of International Law and International Relations" 2024, nr 12, s. 2-4.

5.2. Geneza konfliktu

5.2.1. Ukraina jako państwo niepodległe w relacjach z Federacją Rosyjską

Seria aktów secesji republik radzieckich rozpoczęła się od proklamowania przez większość z nich swojej niepodległości[950]. Do czerwca 1990 r. deklaracje suwerenności, czy też niepodległości państwowej ogłosiły m.in. Litwa (11 marca), Estonia (30 marca), Łotwa (4 maja), Rosja (12 czerwca), Uzbekistan (20 czerwca), Mołdawia (24 czerwca), Ukraina (16 lipca), Armenia (23 sierpnia)[951]. Akty secesji republik związkowych byłego Związku Radzieckiego na początku lat 90-tych XX w. doprowadziły więc ostatecznie nie tylko do utraty części terytorium przez ZSRR, ale przede wszystkim do jej upadku jako podmiotu prawa międzynarodowego publicznego[952].

W dniu 8 grudnia 1991 r. prezydenci trzech republik: Rosji, Ukrainy i Białorusi w trakcie spotkania w Mińsku podpisali porozumienie o utworzeniu Wspólnoty Niepodległych Państw (dalej: WNP). Ewentualne członkostwo we Wspólnocie miało być możliwe dla wszystkich byłych republik sowieckich. Ich przewodniczący (z wyłączeniem państw bałtyckich oraz Gruzji) spotkali się w Ałma Acie, stolicy Kazachstanu, w dniu 21 grudnia 1991 r., gdzie doszło do podpisania deklaracji o utworzeniu WNP. Jak zauważa W. Czapliński „Formalnie deklaracja była umową o rozwiązaniu ZSRR. Proces upadku został zapoczątkowany jeszcze w porozumieniu mińskim, w którym sygnatariusze m.in. uchylili obowiązywanie ustawodawstwa sowieckiego na swych terytoriach. Jednakże dopiero deklaracja z Alma Aty stwierdzała wyraźnie, że ZSRR przestał istnieć i nie został zastąpiony przez WNP, która nie jest ani państwem, ani strukturą ponadnarodową. Kwestia statusu prawnego WNP i jej państw członkowskich stwarza pewne problemy interpretacyjne. Porozumienie mińskie stwierdzało, że ZSRR nie istnieje jako podmiot prawa międzynarodowego”[953].

Szefowie państw i rządów WNP zdecydowali jednak, że Federacja Rosyjska powinna zachować dotychczasowe członkostwo organizacji międzynarodowych byłego ZSRR oraz że: „Państwa Wspólnoty wspierają Rosję w tym, aby kontynuowała ona członkostwo ZSRR w ONZ, włączając w to stałe członkostwo w Radzie Bezpieczeństwa oraz innych organizacjach międzynarodowych”. Powyższe stanowisko zostało poparte przez dwanaście

[950] J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe…*, s. 174-175.
[951] E. Dynia, *Uznanie państwa przez organizację międzynarodową. Uznanie państw powstałych po rozpadzie ZSRR i Jugosławii*, „Rzeszowskie Zeszyty Naukowe „Prawo-Ekonomia”” 1997, t. XXI, s. 175.
[952] P. Łaski, *Nabycie i utrata…*, s. 136.
[953] W. Czapliński, *Zmiany terytorialne…,* s. 29-30.

państw ówczesnej Wspólnoty Europejskiej. W oświadczeniu z dnia 23 grudnia 1991 r. stwierdziły one, że „(...)przyjmują do wiadomości, że międzynarodowe prawa i obowiązki byłego ZSRR, włączając w to prawa i obowiązki wynikające z KNZ, będą kontynuowane przez Rosję". Dodatkowo określiły one zachodzący proces mianem „rozwiązania Związku Radzieckiego". Rosja zaś stwierdziła kolejnego dnia, że „członkostwo Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich w Organizacji Narodów Zjednoczonych, w tym w Radzie Bezpieczeństwa, we wszystkich innych organach i organizacjach systemu ONZ, jest kontynuowane przy wsparciu krajów Wspólnoty Państw Niepodległych przez Federację Rosyjską". Dodała także, iż: „W związku z tym w miejsce nazwy Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich w ONZ proszę używać nazwy Federacja Rosyjska". Kwestia ta została milcząco zatwierdzona przez pozostałe państwa członkowskie, zaś w stosunku do Federacji Rosyjskiej nie zastosowano procedury koniecznej do przyjmowania nowych członków. Z racji tego Federacja Rosyjska jest członkiem ONZ w oparciu o zasadę kontynuacji, a nie sukcesji. Dodatkowo w dniu 21 grudnia 1991 r. Rada Szefów Państw WNP podjęła decyzję, w ramach której wszyscy członkowie WNP zdecydowali, że: „(...)wyrażają zadowolenie z tego, że Republika Białoruś i Ukraina kontynuują uczestnictwo w ONZ jako suwerenne niepodległe państwa"[954]. Należy zauważyć, że republiki sowieckie np. Ukraińska i Białoruska w praktyce były już członkami niektórych organizacji międzynarodowych, a także stronami umów wielostronnych, z racji tego, że konstytucja związkowa zawierała gwarancje co do udziału republik związkowych w stosunkach międzynarodowych, jako podmiotów prawa międzynarodowego. Pomimo tego, początkowe deklaracje suwerennościowe republik sowieckich nie doprowadziły automatycznie do utworzenia niepodległych państw. Doszło do tego dopiero w momencie upadku władzy centralnej, wtedy też ukonstytuowało się piętnaście państw, powstałych z dawnych republik postsowieckich w ramach zasady samostanowienia[955].

Ukraina jest niepodległym państwem, które powstało w wyniku serii secesji republik radzieckich. Rada Najwyższa Ukrainy ogłosiła niepodległość kraju najpierw 16 lipca 1990 r., a następnie, po wynikach referendum z 17 marca 1991 r., dnia 24 sierpnia 1991 r. Co ważne, jest ona państwem powszechnie uznanym, również przez Federację Rosyjską, co formalnie

[954] K. Karski, *Kontynuacja prawnomiędzynarodowej podmiotowości ZSRR i jego części składowych przez państwa istniejące na obszarze postradzieckim*, „Studia Iuridica", 2006, nr 45, s. 79.
[955] W. Czapliński, *Zmiany terytorialne…,* s. 34-35.

nastąpiło już 2 grudnia 1991 r.[956]. Tego samego dnia niepodległość Ukrainy uznały Polska i Kanada, następnie Węgry (3 grudnia), Litwa i Łotwa (4 grudnia) oraz Chorwacja, Bułgaria, Argentyna i Boliwia (5 grudnia). Łączna liczba państw, które uznały Ukrainę do grudnia 1991 r., osiągnęła 68 krajów, zaś do końca 1992 r. Ukrainie udało się nawiązać stosunki dyplomatyczne ze 138 państwami na świecie, natomiast z wieloma podpisała ona umowy o współpracy politycznej, gospodarczej i kulturalnej. Dnia 18 maja 1992 r., kiedy to ze swoją wizytą w Warszawie przebywał prezydent Ukrainy Leonid Krawczuk, Polska i Ukraina podpisały Traktat o dobrym sąsiedztwie, przyjaznych stosunkach i współpracy. Pomimo tego, Ukraina z wyraźnym opóźnieniem decydowała się na wejście w podejmowane od końca 1991 r. próby utworzenia struktur WPN. Ukraina nie zdecydowała się na przyjęcie ani jej statutu, ani Układu o bezpieczeństwie zbiorowym. Zdaniem ówczesnych ukraińskich elit politycznych organizacja nie powinna uzyskiwać statusu podmiotu prawa międzynarodowego, zaś jej podstawowa rola powinna jedynie sprowadzać się do ułatwienia rozliczeń politycznych i ekonomicznych pomiędzy państwami, które do niedawna były republikami radzieckimi, a także pomóc w budowaniu i utrzymaniu pomiędzy nimi przyjacielskim stosunków. Całkiem inną perspektywę funkcjonowania WNP prezentowała strona rosyjska[957].

Dnia 14 stycznia 1994 r. podpisano w Moskwie Trójstronną rezolucję prezydentów USA, Federacji Rosyjskiej i Ukrainy ws. likwidacji ukraińskiej broni nuklearnej. Porozumienie, będące jednocześnie potwierdzeniem gotowość Federacji Rosyjskiej i USA co do udzielenia Ukrainie gwarancji bezpieczeństwa, zakładało jej przystąpienie do Układu o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej, jednak ponadto nie wniosło niczego nowego do sprawy, zaś sam rodzaj gwarancji, wskazywanych przez Waszyngton, zbliżony był do treści Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ z dnia 19 czerwca 1968 r.[958] Porozumienie zakładało, iż wszystkie pociski SS-24, które znajdowały się na terytorium Ukrainy, w wyniku usunięcia z nich głowic, zostaną rozbrojone w przeciągu dziesięciu miesięcy, z kolei głowice z rakiet typu RS-18 (SS-19) i RS 22 (SS-24) zostaną przekazane Rosji. W listopadzie 1994 r. prezydenci USA i Ukrainy Bill Clinton i Leonid Kuczma dokonali uroczystego podpisania porozumienie o partnerstwie, przyjaźni i współpracy, a następnie w grudniu 1994 r. Ukraina podpisała Układ o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej. Zgodnie z jego treścią, USA, Wielka

[956] C. Mik, *Agresja Rosji na Ukrainę i jej konsekwencje dla rządów prawa na poziomie międzynarodowym. Szkic problematyki* [w:] A. Kozłowski (red.), *Rządy prawa jako wartość uniwersalna: księga jubileuszowa Profesora Krzysztofa Wójtowicza*, Wrocław 2022, s. 429.
[957] M. Klimecki, Z. Karpus, *Czas samotności. Ukraina w latach 1914-2022*, Warszawa 2022, s. 221-222.
[958] J. Kozakiewicz, *Rosja w polityce niepodległej Ukrainy*, Warszawa 1999, s. 232.

Brytania i Rosja gwarantowały Ukrainie bezpieczeństwo i uznawały jej integralność terytorialną. Ukraina, dzięki dobrowolnej i nieprzymuszonej rezygnacji z broni jądrowej, zdobyła uznanie międzynarodowe, stając się państwem przewidywalnym i odpowiedzialnym, państwem, które może pełnić rolę partnera USA, jak i Rosji[959]. Fakt podpisania Traktatu przez Federację Rosyjską, a co się z tym łączyło, zagwarantowania poszanowania granic Ukrainy, ukazywało zmianę w podejściu Rosji do tego kraju i świadczyło o niepowodzeniu wszelkich prób dyskredytowania jej, jako kraju niestabilnego, a przede wszystkim niezdolnego do samodzielnej obecności na arenie międzynarodowej. Jak zauważa M. Romańczuk „Państwa zachodnie, zwłaszcza USA, przeorientowały swoją politykę wobec Ukrainy i deklarowały jej pomoc finansową i polityczną. Ówczesnym sukcesem władz ukraińskich było potwierdzenie statusu Półwyspu Krymskiego i Sewastopola jako części jej terytorium. Rosja również przewartościowała swoją politykę zagraniczną względem Ukrainy, dostosowując ją do aktualnej sytuacji, godząc się na jej podmiotowość i samodzielność na arenie międzynarodowej, ale ograniczając jej ambicje zbliżenia z państwami zachodnimi”[960].

W pierwszych latach swojej niepodległości Ukraina wyraźnie starała się na nowo odnaleźć swoje miejsce w ówczesnym porządku europejskim, co nie było łatwe. Z jednej strony rozczarowanie polityką Zachodu, w dużej mierze prowadzącego politykę prorosyjską, a z drugiej poczucie zagrożenia ze strony Federacji Rosyjskiej, czego elementem był spór dotyczący statusu Krymu, czy też podziału Floty Czarnomorskiej oraz rosyjska presja ekonomiczna i ideologiczne roszczenia, powodowały, że Ukraina poszukiwała dodatkowych zabezpieczeń dla swojej państwowości. Z racji tego wszelkie inicjatywy w zakresie tworzenia nowych struktur politycznych lub obronnych w Europie Środkowo-Wschodniej spotykały się z życzliwym przyjęciem w tym kraju. Zwłaszcza gdy były one kierowane z ze strony państw sąsiednich, które nie należały do WNP. Ukraina podejmowała próby nawiązania ściślejszej współpracy m.in. z Trójkątem Weimarskim, zwracając się do strony polskiej z prośbą o jej włączenie do tej formuły. Pomimo tego Polska nie udzieliła poparcia takim zabiegom[961]. Podsumowując pierwszy okres niepodległości Ukrainy, z pewnością należy go uznać za sukces. Kraj ten w latach 1991-1998 umocnił swoją państwowość na arenie międzynarodowej. Nie uległ naciskom Rosji, które dotyczyły ściślejszej współpracy w zakresie WNP i nie był też zainteresowany innymi inicjatywami integracyjnymi na obszarze postradzieckim. Wśród niewątpliwych sukcesów pierwszych lat ukraińskiej

[959] M. Olchawa, *Misja Ukraina*, Warszawa 2016, s. 176-177.
[960] M. Romańczuk, *Ukraina jako rywalizacji międzynarodowej po roku 1991* [w:] A. Furier (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017, s. 52-53.
[961] K. Fedorowicz, *Polityka Polski wobec Rosji, Ukrainy i Białorusi w latach 1989-2010*, Poznań 2011, s. 181.

niepodległości należy wymienić m.in. podpisanie z Rosją Traktatu o przyjaźni, dobrym sąsiedztwie i współpracy, potwierdzającego niezależność Ukrainy[962].

Leonid Kuczma w pierwszych latach swojej prezydentury realizował politykę, pozwalającą na zbliżenie Ukrainy do UE, utrzymując jednocześnie ścisłe i dobre stosunki z Federacją Rosyjską[963]. W trakcie pierwszej kadencji (1991–1994) polityka Ukrainy była w pewnym sensie z samej swej istoty skierowana przeciwko Rosji, zaś jej głównym celem było stworzenie podstaw w pełni niezależnego państwa. Ostatecznie Ukraina przystąpiła wprawdzie do WNP. Pomimo tego, będąc jej członkiem-założycielem, nie ratyfikowała Statutu WNP, który został podpisany w styczniu 1993 r. i częściowo sabotowała próby jej dalszego rozwoju. Jednocześnie Ukraina spotykała się z intensywnymi naciskami ze strony Kremla, których przejawem był np. szantaż gazowy. W pewnym sensie Leonid Kuczma prowadził politykę, opierającą się na balansie pomiędzy Federacją Rosyjską a państwami zachodnimi. Do jego niewątpliwych sukcesów w ramach stosunków dwustronnych należy zaliczyć uznanie nienaruszalności granic oraz określenie przyszłości Floty Czarnomorskiej. W trakcie drugiej kadencji Kuczmy zauważalne stało się pogorszenie relacji z państwami zachodnimi, przy jednoczesnym zacieśnieniu stosunków ukraińsko-rosyjskich. Ze swojej strony, Rosja starała się nie prowokować i nie eskalować konfliktów z Ukrainą, zaś Kijów poparł utworzenie Wspólnej Przestrzeni Gospodarczej i zrezygnował z dążeń do akcesji do członkostwa w NATO i UE[964].

Jak zauważa A. Szeptycki, „począwszy od 2000 r., różnice pomiędzy Rosją i Ukrainą zaczęły narastać. W wyborach w 2004 r. władze rosyjskie jednoznacznie poparły Wiktora Janukowycza - nie tylko dlatego, że był on postrzegany jako zwolennik współpracy z Rosją, ale również z tego powodu, że jako kandydat Kuczmy, cieszący się poparciem wschodniej, ciągnącej ku Rosji części kraju, musiałby się oprzeć na współpracy z północnym sąsiadem”[965]. Wyniki *exit-polls*, ogłoszone po zakończeniu drugiej tury, wskazywały na zwycięstwo W. Juszczenki (54%) nad W. Janukowyczem (43%). Jednak zdecydowanie odmienne wyniki zaprezentowała ukraińska Centralna Komisja Wyborcza, zgodnie z którą to W. Janukowycz zdobył 49,46%, zaś jego rywal - 46,61%. Ostatnie wyniki potwierdzone zostały przez międzynarodowych obserwatorów z WNP, zaś ich zdaniem druga tura wyborów przebiegała w sposób wolny, przejrzysty, a także zgodny z ukraińskim prawem. Całkiem

[962] M. Romańczuk, *Ukraina jako…,* s. 53.
[963] B. Panek, *Polityka Federacji Rosyjskiej w regionie Europy, Azji i Pacyfiku*, Warszawa 2015, s. 15.
[964] A. Szeptycki, *Polityka zagraniczna Ukrainy po „pomarańczowej rewolucji”,* „Stosunki Międzynarodowe” 2007, nr 3-4, s. 106-107.
[965] A. Szeptycki, *Polityka Rosji wobec Ukrainy: instrumenty wpływu*, „Sprawy Międzynarodowe” 2007, nr 1, s. 55-56.

odmiennego zdania była misja obserwacyjna Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, która krytycznie oceniła przebieg głosowania. Jej zdaniem była ona sprzeczna z wieloma zobowiązaniami, które zostały zaciągnięte przez Ukrainę na płaszczyźnie OBWE i Rady Europy. Jednak, co znamienne, przeciwko takim wynikom i sfałszowaniu II tury wyborów opowiedzieli się sami obywatele Ukrainy – głównie na zachodzie i w centrum kraju, gdzie znaczące poparcie zdobył W. Juszczenka. Tak masowe społeczne protesty zaskoczyły Federację Rosyjską i nie były zbieżne z jej interesami.[966].

Ostatecznie w dniu 26 grudnia 2004 r. doszło do drugiej tury wyborów, która zakończyła się zwycięstwem W. Juszczenki. Jego wygrana była dla Rosji nie tylko porażką dotychczas prowadzonej polityki, lecz stała się także zapowiedzią wyjątkowo trudnego okresu we wzajemnych relacjach. Zwłaszcza, że W. Juszczenko miał całkiem odmienną od Federacji Rosyjskiej wizję roli i miejsca Ukrainy we współczesnym świecie. Co więcej, w trakcie kampanii prezydenckiej obiecywał również „całkowite przeformułowanie priorytetów polityki zagranicznej Ukrainy i skoncentrowanie się na osiągnięciu członkostwa w UE i Sojuszu Północnoatlantyckim"[967].

Kolejne wybory prezydenckie na Ukrainie w 2010 r. z dość dużą przewagą wygrał W. Janukowycz. Z jednej strony początkowo starał się on zatrzymać proces uzależniania się Ukrainy od Federacji Rosyjskiej, jednak z drugiej strony całkowicie nie przekreślał relacji rosyjsko-ukraińskich, które miały pozytywny wpływ na ukraińską gospodarkę. Z kolei dystans na linii Ukraina-NATO władze w Moskwie odczytywały za właściwy. Możliwość utrzymania stosownego dystansu wobec Rosji, który pozwalałby na zachowanie suwerenności politycznej oraz gospodarczej, pozwalało z kolei na zacieśnienie relacji z UE. Wynikiem tego miało być podpisanie w listopadzie 2013 r. na szczycie Partnerstwa Wschodniego UE w Wilnie tzw. umowy stowarzyszeniowej. Do tego jednak nie doszło[968].

W listopadzie 2013 r. ukraiński rząd, przy wsparciu prezydenta W. Janukowycza, postanowił zrezygnować z negocjacji umowy stowarzyszeniowej z UE. Jak argumentowano, proces integracyjny miał być dla Ukrainy zbyt kosztowny. Jednocześnie nie wykluczano w przyszłości powrotu do rozmów z Brukselą, o ile zgodziłaby się ona zrekompensować wszelkie straty ekonomiczne, gdyby kraj ten zdecydował się na otwarcie swojego rynku na produkty unijne. Było to założenie dość utopijne, gdyż w takim wypadku państwa UE

[966] A. Szeptycki, *Ukraina wobec Rosji. Studium zależności*, Warszawa 2013, s. 167.
[967]P. Bajor, *„Nadwyrężone partnerstwo" – stosunki rosyjsko-ukraińskie w okresie prezydentury Wiktora Juszczenki* [w:] L. Zyblikiewicz, M. Czajkowski, P. Bajor (red.), *Polityka zagraniczna Federacji Rosyjskiej. Wybrane aspekty stosunków z Polską, Ukrainą i Białorusią*, Kraków 2010, s. 180-181.
[968] M. Klimecki, Z. Karpus, *Czas samotności…,* s. 267-270.

zdecydowałyby się również na otwarcie swojego rynku dla w większości konkurencyjnych cenowo towarów ukraińskich. Korzystając z ówczesnej sytuacji, władze Federacji Rosyjskiej wystąpiły z ofertą udzielenia preferencyjnego kredytu dla Kijowa. Należy jednocześnie zauważyć, że jego warunki były nieporównywalnie lepsze i bardziej atrakcyjniejsze, niż warunki UE. Pomimo tego, zamrożenie integracji z UE wywołało na Ukrainie ogromne niezadowolenie opozycji i części tamtejszego społeczeństwa. W Kijowie oraz wielu innych miastach tego kraju (zwłaszcza w zachodnich i centralnych obwodach), rozpoczęły się masowe protesty antyrządowe oraz wiece popierające dalszą ideę integracji z UE, które nazwano euromajdanami[969]. Po słabo skoordynowanej i nieudanej próbie pacyfikacji protestujących przez władze, doszło do wybuchu tzw. rewolucji godności, a w dalszej kolejności eurorewolucji, która w lutym 2014 r. zakończyła się ostateczną utratą władzy przez W. Janukowycza oraz potrzebą jego ucieczki do Rosji. W samym tylko Kijowie w trakcie protestów życie straciło ok. 100 osób, a Ukraina została zmuszona do przeprowadzenia głębokich, a zarazem długo oczekiwanych reform we wszystkich dziedzinach życia[970].

Dnia 22 lutego 2014 r. parlament Ukrainy przyjął uchwałę, która stwierdzała, iż prezydent W. Janukowycz dokonał samodzielnej rezygnacji z wykonywania „konstytucyjnych kompetencji", przez co stworzył zagrożenie dla integralności terytorialnej oraz suwerenności Ukrainy, a także praw i wolności obywateli. Z racji tego Rada Najwyższa zdecydowała o potrzebie przeprowadzenia przedterminowych wyborów prezydenckich, które zostały wyznaczone na 25 maja 2014 r. Należy zauważyć, że uchwała została podjęta 328 głosami, przy braku jakiegokolwiek sprzeciwu i głosów wstrzymujących się. Majowe wybory wygrał P. Poroszenko, zaś sukces wyborczy osiągnął on już w pierwszej turze, uzyskując 54,70% poparcia. W trakcie kampanii prezydenckiej prezentował m.in. hasła proeuropejskie i jednoznacznie opowiadał się za akcesją do UE. Podkreślał również, że to Federacja Rosyjska była największym przeciwnikiem prozachodnich aspiracji Kijowa. Co ważne, polityk uzyskał również bardzo dobry wynik na wschodzie i na południu kraju, co wskazywało na proces integracji społeczeństwa ukraińskiego w wyniku Euromajdanu[971].

Ostatecznie, w dniu 21 marca 2014 r. doszło do podpisania politycznej części Układu o stowarzyszeniu Ukrainy z Unią Europejską w nawiązaniu do preambuły, art. 1 oraz tytułu I, II i VII Układu. Dnia 27 czerwca 2014 r. UE i Ukraina podpisały, w trakcie unijnego szczytu

[969] J. M. Fiszer, T. Stępniewski, K. Świder, *Polska-Ukraina-Białoruś-Rosja. Obraz politycznej dynamiki regionu*, Warszawa 2019, s. 182.
[970] B. Panek, *Polityka Federacji…,* s. 17.
[971] P. Pietnoczka, *Scena polityczna Ukrainy po Euromajdanie* [w:] A. Furier (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017, s. 377-381.

w Brukseli, drugą część Układu, odnoszącą się do utworzenia strefy wolnego handlu, wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych oraz współpracy w dziedzinie gospodarki. Układ o stowarzyszeniu został ratyfikowany przez stronę ukraińską 16 września 2014 r. Wykorzystując powyższy kryzys, Federacja Rosyjska w marcu 2014 r. dokonała aneksji Krymu i Sewastopola, dokonując naruszenia podstawowych zasad współczesnego prawa międzynarodowego[972].

Wydarzenia, które miały miejsce na kijowskim Majdanie w latach 2013-2014 r., wywarły również niezwykle silny wpływ na rosyjską strategię polityczną w stosunku do europejskiej części byłego ZSRR, jednak przede wszystkim wobec jednego istotnego kraju - Ukrainy. Rychły upadek rządów W. Janukowycza można było przewidzieć, szczególnie obserwując sposób sprawowania władzy w państwie, a następnie poprzez pryzmat nieudolnych prób w zakresie tłumienia protestów. Dlatego też, jak słusznie zauważa T. Snyder: „Wydaje się, że Janukowycz tyle ukradł ze szkatuły państwowej, że państwo w 2013 r. stanęło u progu bankructwa. A to także spowodowało jego bezbronność wobec Rosji"[973]. Stanowisko Federacji Rosyjskiej wobec opisanych wydarzeń sprowadzało się do kilku podstawowych konstatacji. Po pierwsze, w lutym 2014 r. na Ukrainie doszło do przewrotu o charakterze zbrojnym. Po drugie, odsunięcie prezydenta W. Janukowycza od władzy - zdaniem Kremla - odbyło się z rażącym naruszeniem podstawowych zasad porządku konstytucyjnego. Po trzecie, nowe organy władzy nie posiadają potrzebnej społecznej legitymizacji oraz zostały obsadzone przez „nacjonalistów, faszystów, banderowców i antysemitów". Po czwarte, w stosunku do rosyjskich mieszkańców południowych i wschodnich obwodów Ukrainy oraz Krymu nie przestrzegają oni m.in. zasady równości wszystkich narodów, z racji tego mają one prawo do rozważenia kroków, które prowadziłyby do odłączenia się od Ukrainy. Po piąte, Rosja nie ma żadnych międzynarodowych zobowiązań w stosunku do ukraińskiego państwa, które jest rządzone przez sprawców przewrotu. Dodatkowo, Federacja Rosyjska, powołując się na komunikaty o niestabilnej sytuacji na Ukrainie i Krymie, postawiła Flotę Czarnomorską w stan podwyższonej gotowości bojowej[974].

[972] I. Kolisnyk, *Układ o Stowarzyszeniu Ukraina-UE jako wyraz wsparcia ze strony Unii dla ochrony praw człowieka w kontekście wojny na Ukrainie*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2, s.143.
[973] R. Kłaczyński, *Strategia polityczna Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy i Białorusi od 1990 do kwietnia 2014*, Kraków 2014, s. 283.
[974] M. Klimecki, Z. Karpus, *Czas samotności…,* s. 302.

5.2.2. Aneksja Autonomicznej Republiki Krymu

Historia dotycząca statusu Krymu jest niezwykle złożona. Do 1945 r., czyli do momentu deportacji Tatarów krymskich, istniała tam Krymska Autonomiczna Socjalistyczna Republika Radziecka, która następnie - w czerwcu 1946 r. – została przekształcona w obwód krymski Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej[975]. W 1954 r. został on przyłączony jako obwód do Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej. Krym stanowił więc autonomiczną republikę, wchodzącą w skład Ukrainy, natomiast odmienny status prawny posiadało miasto Sewastopol. Próbując zaspokoić aspiracje Rosjan, którzy stanowili większość mieszkańców Krymu (58,3%) i w momencie upadku ZSRR zaczęli podnosić postulaty powrotu do Rosji, władze Ukrainy podjęły decyzję o organizacji referendum[976]. Odbyło się ono w 1991 r. i zgodnie z jego wynikami 54% głosujących mieszkańców półwyspu zagłosowało za pozostaniem w granicach Ukrainy na prawach regionu autonomicznego, który stał się częścią państwa ukraińskiego[977]. Jednak ostateczny status Krymu został potwierdzony dopiero w przyjętej w 1996 r. Konstytucji Ukrainy, której rozdział X w całości poświęcony został Autonomicznej Republice Krymu. Krym od tego momentu stał się nieodłączną częścią składową państwa ukraińskiego, która posiadała własną Konstytucję, uchwaloną przez Radę Najwyższą Autonomicznej Republiki Krymu i zatwierdzoną przez Radę Najwyższą Ukrainy[978].

Jak zauważa M. Doroszko „Władanie półwyspem daje znaczną przewagę strategiczną, dlatego nie dziwi fakt, że największym problemem w stosunkach niezależnej Ukrainy z Federacją Rosyjską po rozpadzie Związku Radzieckiego w 1991 r. stała się tzw. kwestia krymska, zawierająca całe spektrum problemów: przynależność terytorialna Półwyspu Krymskiego, podział i stacjonowanie Floty Czarnomorskiej byłego ZSRR, status prawny Morza Azowskiego oraz Cieśniny Kerczeńskiej”[979]. Z punktu widzenia losów Krymu dość istotny był fakt, że po przyjęciu Aktu Niepodległości przez Radę Najwyższą Ukrainy zauważalne było stanowcze poparcie dla tej idei ze strony Zachodu. Z kolei to spowodowało, że władze rosyjskie oficjalnie uznały granicę rosyjsko-ukraińskiej za nienaruszalną, co

[975] M. Fiszer, T. Stępniewski, K. Świder, *Polska-Ukraina…,* s. 154-155.
[976] E. Dynia, *Uznanie państwa…*, s. 260.
[977] A. Siedlecka, *Rosyjska „inwazja” na Krym. Jej przebieg oraz próba oceny konsekwencji geopolitycznych dla bezpieczeństwa i stabilności regionu Morza Czarnego* [w:] A. Lasik, A. Purat, P. Bielicki (red.), *Współczesne problemy obszaru postradzieckiego*, Bydgoszcz 2019, s. 270.
[978] A. Jackiewicz, A. Olechno, *Prawnoustrojowy status Krymu, 2017-2017* [w:] V. Serzhanova, J. Wilk, K. Nowak, J. Plis (red.), *Problem państw nieuznawanych we współczesnym świecie*, Warszawa 2019, s. 125-126.
[979] M. Doroszko, *Problem Krymu w stosunkach ukraińsko-rosyjskich* [w:] W. Baluk, M. Doroszko (red.), *Wojna hybrydowa Rosji przeciwko Ukrainie 2014-2016*, Lublin 2017, s. 44.

jeszcze bardziej wzmocniło pozycję Ukrainy na Krymie. Należy podkreślić, że również duże poparcie w kwestii zachowania ukraińskiej jurysdykcji nad półwyspem krymskim okazali ekipie prezydenta Leonida Krawczuka czołowi przywódcy władz krymskich[980].

Decyzja Rady Najwyższej Ukrainy z dnia 22 lutego 2014 r. o usunięciu W. Janukowycza z urzędu prezydenta tego kraju stała się pretekstem dla prorosyjskich liderów południowowschodnich obwodów i Krymu do wyrażenia otwartego sprzeciwu w stosunku do nowych władz centralnych. Tego samego dnia przyjęli oni w Charkowie rezolucję o następującej treści: „Do czasu przywrócenia konstytucyjnego porządku, my lokalne organy samorządowe wszystkich szczebli, Rada Najwyższa Autonomicznej Republiki Krymu i Rada Miejska Sewastopola postanowiliśmy wziąć na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo konstytucyjnego porządku, przestrzeganie praw obywateli i bezpieczeństwo na swoich terytoriach". Następnie w dniu 23 lutego 2014 r. w Symferopolu, Sewastopolu i Kerczu miały miejsce pierwsze z wielotysięcznych manifestacji, a symbole państwowe Federacji Rosyjskiej pojawiły się na wielu budynkach, czy miejskich placach. Z kolei Przewodniczący krymskiej Rady Najwyższej Władimir Konstantinow oświadczył, że Autonomiczna Republika Krymu nie będzie uznawać władz Ukrainy, które zostały wyłonione w lutym 2014 r.[981]

Na przełomie lutego i marca 2014 r. kryzys na półwyspie krymskim uległ znacznej eskalacji. Wpływ na to miało m.in. pojawienie się tam rosyjskich żołnierzy, którzy nie posiadali odpowiednich oznaczeń na umundurowaniu, pozwalających na ich identyfikację. Pomimo tego, bez większego oporu zajmowali oni kolejne obiekty strategiczne, w tym m.in. budynek parlamentu oraz lokalnego krymskiego rządu w Symferopolu. Dnia 16 marca 2014 r. na Krymie przeprowadzono zapowiadane referendum. Zgodnie z oficjalnymi danymi w głosowaniu udział wzięło 83,1% uprawnionych osób, z których 96,8% opowiedziało się za przyłączeniem do Rosji[982]. Z kolei niezależni dziennikarze oraz obserwujący referendum zachodni reporterzy informowali, że za przyłączeniem Krymu do Rosji zagłosowało jedynie ok. 15% głosujących, a frekwencja nie przekroczyła nawet 30%. Informacje te były przekazywane m.in. przez takie agencje, jak: Reuters, AFP, PAP, portale internetowe „Suddeutsche Zeitung", „Forbes", czy „Ukraińską Prawdę"[983].

[980] A. J. Madera, *Ukraina na…*, s. 142.
[981] K. Klimecki, Z. Karpus, *Niewypowiedziane wojny i konflikty Związku Radzieckiego i Rosji w latach 1945-2022*, Toruń 2023, s. 146-147.
[982] M. M. Kosman, *Konflikt rosyjsko-ukraiński o Krym (2014-2019). Wybrane aspekty z uwzględnieniem stanowiska Niemiec*, Bydgoszcz 2020, s. 35-36.
[983] P. Semmler, *Krym. Znikający półwysep*, Poznań 2018, s. 204.

Wynik referendum został od razu zakwestionowany przez Zgromadzenie Ogólne ONZ, które w specjalnej rezolucji[984] oświadczyło, iż nie jest ono ważne i nie może stanowić jakiejkolwiek podstawy do zmiany statusu Autonomicznej Republiki Krymu, czy miasta Sewastopol[985]. Specjalny projekt rezolucji przedłożyła również Rada Bezpieczeństwa ONZ, jednak w trakcie głosowania, które miało miejsce 15 marca 2014 r., został on zawetowany przez Rosję (S/2014/189). Rezolucja podkreślała nielegalność nabytków terytorialnych, które zostały uzyskane na skutek groźby użycia siły, zaś samo referendum uznano za pozbawione jakiejkolwiek ważności i niemające żadnego wpływu na status Krymu. Dodatkowo wezwano wszystkie państwa i organizacje międzynarodowe do nieuznawania zmian w statusie Krymu, a także do powstrzymania się od działań, które mogłyby zostać odebrane, jako uznanie takiej zmiany. Pomimo tego, że przyjęcie rezolucji zostało zablokowane wetem Rosji, należy zaznaczyć, iż spośród 15 członków Rady Bezpieczeństwa dokument poparło aż 13 z nich, a jedynie Chiny wstrzymały się od głosu. Wskazuje to na fakt, że Moskwa pozostała osamotniona, zaś jej stanowisko nie zostało poparte przez żaden kraj. Co ważne, Federacja Rosyjska, jako stały członek Rady, może – przy wykorzystaniu prawa weta – przyczyniać się do jej paraliżu decyzyjnego nawet w takich jaskrawych przypadkach złamania prawa międzynarodowego[986]. Jak zauważa J. Kranz „Operacja rosyjska na Krymie spotkała się także z reakcją międzynarodową innych podmiotów. W oficjalnym stanowisku ministrów spraw zagranicznych Unii Europejskiej, prezydenta oraz sekretarza USA, czy Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy (ZPRE dodatkowo zawiesiło prawo głosu delegacji rosyjskiej i jej uczestnictwo w pracach Zgromadzenia) działania na Krymie uznano wyraźnie za agresję. Szefowie państw i rządów UE oraz grupa G-7 określili je jako aneksję”[987].

Dnia 17 marca 2014 r. Rada Najwyższa Autonomicznej Republiki Krymu przyjęła uchwałę o niepodległości Krymu. Tego samego dnia dekretem prezydenta nr 147 niepodległość Krymu uznała Federacja Rosyjska, a 18 marca 2014 r. podpisano umowę pomiędzy Rosją, a Republiką Krymu i miastem Sewastopol o włączeniu Krymu do Rosji. Z kolei 21 marca 2014 r. prezydent Władimir Putin podpisał akt ratyfikacyjny Traktatu

[984] Res. 68/262 z 27 marca 2014 r. Co uderzające, rezolucja została przyjęta jedynie 100 głosami na 193 państwa, 11 głosów było przeciw, 58 państw się wstrzymało, a 24 w ogóle nie wzięło udziału w głosowaniu zob. M. E. Kołodziejczak, *Prawo międzynarodowe wobec aneksji Krymu* [w:] D. Tarczyński, E. Krzysztofik, A. Romanko (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022, s. 19.

[985] P. Grzebyk, *The Annexation of Crimea in the Light of the Definition of Aggression. Does Prohibition of Agression apply to Russia?* [w:] W. Czapliński, S. Dębski, R. Tarnogórski, K. Wierczyńska (red.), *The case of Crimea's annexation under international law*, Warsaw 2017, s. 137.

[986] I. C. Kamiński, *Gdzie i jak mogą się skarżyć uczestnicy konfliktu na Ukrainie?*, „Studia Prawnicze KUL” 2015, nr 2, s. 120-121.

[987] J. Kranz, *Kilka uwag na tle aneksji Krymu przez Rosję*, „Państwo i Prawo” 2014, nr 8, s. 34.

o przyjęciu Republiki Krymu do Federacji Rosyjskiej. Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy, przyjęcie do Federacji Rosyjskiej Krymu i Sewastopola odbywa się m.in. na podstawie „rezultatów ogólnokrymskiego referendum przeprowadzonego 16 marca 2014 r. w Autonomicznej Republice Krymu i mieście Sewastopol", a także deklaracji niepodległości Autonomicznej Republiki Krymu i miasta Sewastopol. Jeszcze tego samego dnia dokonano zmiany Konstytucji Federacji Rosyjskiej, dodając do niej dwa nowe podmioty Federacji: Republikę Krymu oraz miasto federalnego znaczenia Sewastopol. Zarówno Republikę Krymu, jak i Sewastopol włączono do nowo powstałego Krymskiego Okręgu Federalnego[988]. W dniu 11 kwietnia 2014 r. Rada Państwowa Republiki Krymu uchwaliła nową Konstytucję, która potwierdziła jej status jako nowego podmiotu, wchodzącego w skład Rosji. Zgodnie z nią „Republika Krymu jest demokratycznym państwem prawnym w składzie Federacji Rosyjskiej i jej równoprawnym podmiotem"[989].

Z perspektywy prawa międzynarodowego wspomniane terytorium jest nielegalnie okupowane i aktualnie nie ma argumentów, zgodnie z którymi, można byłoby legalnie uznać prawo mieszkańców Krymu do samostanowienia. Po pierwsze, Krym nie był terytorium, które zostało uznane przez społeczność międzynarodową za podlegające dekolonizacji; po drugie, Krym nie był podmiotem federacji, który miał prawo do secesji, zaś ogół mieszkańców Krymu nie może zostać uznany za zbiorowość, posiadającą prawo do samostanowienia[990]. Należy podkreślić, że tym prawem rosyjscy prawnicy próbowali tłumaczyć odłączenie się Krymu od Ukrainy. Ich zdaniem, dodatkowym argumentem były wyniki ogólnokrymskiego referendum. Jednak pomijali oni przy tym niewygodne fakty, dotyczące procesu jego organizacji i samego przebiegu[991]. Pomimo tego, przedstawiciele nauki prawa międzynarodowego w zdecydowanej większości uznają zmianę statusu prawnego Krymu jako nieskuteczną, a z racji tego – przynajmniej *de iure* – Krym w dalszym ciągu pozostaje częścią Ukrainy. Przede wszystkim, w tym aspekcie podkreśla się użycie siły, wobec czego, nawet w sytuacji, gdyby faktyczne argumenty przemawiały na rzecz odłączenia Krymu od Ukrainy lub jego przyłączenia do Rosji, to i tak nie mają one znaczenia. Kwestia siłowa powoduje, że przynależność półwyspu do Federacji Rosyjskiej będzie mogła zostać na

[988] M. Gołda-Sobczak, *Krym jako przedmiot sporu rosyjsko-ukraińskiego*, Poznań 2016, s. 195-196.
[989] A. Jackiewicz, A. Olechno, *Prawnoustrojowy status…,* s. 130-131.
[990] G. Skrukwa, *Krym w niepodległej Ukrainie: ojczyzna Tatarów Krymskich i obiekt rosyjskich aspiracji* [w:] A. Furier (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017, s. 226.
[991] A. Pogłodek, *Prawno-polityczne podstawy przyłączenia Krymu do Federacji Rosyjskiej*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2, s. 234-236.

każdym etapie prawnie podważona, gdyż trudno jest aktualnie przewidzieć, jak wyglądałby jego status terytorialny bez tego czynnika siłowego[992].

Działania Federacji Rosyjskiej, podejmowane wobec ukraińskiego terytorium, były rażącym naruszeniem wszelkich fundamentalnych zasad prawa międzynarodowego, które zostały zawarte m.in.: Karcie Narodów Zjednoczonych z 1945 r., Deklaracji zasad prawa międzynarodowego z 1970 r., czy też Akcie Końcowym KBWE z 1975 r., a więc zasad, które stanowią podstawę dla współczesnego ładu międzynarodowego tj. np. zasada nieużywania siły lub groźby użycia siły (w trakcie aneksji Krymu użyto wojsko, a w swoim oświadczeniu osobiście przyznał to sam W. Putin); zasada rozwiązywania sporów międzynarodowych drogą pokojową (Rosja formułując zastrzeżenia w stosunku do Ukrainy, które rzekomo odnosiły się do prześladowania rosyjskojęzycznej ludności na Krymie, nie podjęła jednocześnie żadnych działań, mających na celu dyplomatyczne rozwiązanie sytuacji); zasada nieingerencji w wewnętrzne sprawy państwa (Rosja ewidentnie ingerowała w relacje między władzą centralną Ukrainy, a władzą i ludnością na Krymie); zasada równości i samostanowienia narodów (wojskowa okupacja półwyspu przez wojska rosyjskie oraz organizacja „referendum" w opisanych warunkach stanowiła rażące złamanie tej zasady)[993]. Dodatkowo Federacja Rosyjska anektując Krym, naruszyła także regulacje art. 2 ust. 4 KNZ, godząc przy tym w integralność terytorialną Ukrainy. Zasada poszanowania integralności terytorialnej państwa odnosi się do nienaruszalności oraz niepodzielności terytorium państwowego, stanowiąc aktualnie jedną z najważniejszych zasad prawa międzynarodowego, wiążącą wszystkich członków społeczności międzynarodowej (*erga omnes*). Zakłada on powstrzymanie się w ramach stosunków międzynarodowych od wszelkich działań, które stanowią groźbę użycia siły lub jej użycie, a także od czynienia terytorium innego państwa przedmiotem okupacji wojskowej oraz innych bezpośrednich, czy pośrednich środków przymusu, które podejmowane są niezgodnie z prawem międzynarodowym, albo przedmiotem nabycia z wykorzystaniem użycia siły lub pod groźbą użycia środków przymusu. Tego typu okupacja, czy też nabycie nie mogą być legalne. Należy podkreślić, że konsekwencją tej zasady jest także nienaruszalność granic państwa[994].

---

[992] A. Jackiewicz, A. Olechno, *Secesja czy aneksja – uwagi na temat kryzysu krymskiego w perspektywie de facto oraz w kontekście prawa międzynarodowego* [w:] V. Serzhanova, J. Wilk, K. Nowak, J. Plis (red.), *Problem państw nieuznawanych we współczesnym świecie*, Warszawa 2019, s. 141-142.

[993] O. Zadorożnij, *Konsekwencje prawo-międzynardoowe aneksji Półwyspu Krymskiego przez Federację Rosyjską* [w:] W. Baluk, M. Doroszko (red.), *Wojna hybrydowa Rosji przeciwko Ukrainie 2014-2016*, Lublin 2017, s. 226.

[994] E. Dynia, *Uznanie państwa…,* s. 266.

Jednocześnie strona ukraińska podkreślała fakt naruszenia wspominanego już Memorandum budapesztańskiego z 1994 r., na mocy którego – w zamian za rezygnację przez nią ze statusu mocarstwa atomowego – państwo to otrzymało gwarancje bezpieczeństwa, w tym m.in. nienaruszalności terytorialnej. Federacja Rosyjska złamała również postanowienia Traktatu „O przyjaźni, współpracy i partnerstwie" z maja 1997 r., „O statusie i warunkach przebywania Floty Czarnomorskiej Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy" z 1997 r., a także „O parametrach podziału Floty Czarnomorskiej" z tego samego roku[995].

Konflikt ukraińsko-rosyjski przeniósł się także na wokandę sądów międzynarodowych, w tym m.in. Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Dnia 16 stycznia 2017 r. władze Ukrainy wniosły oficjalną skargę przeciwko Rosji[996], podkreślając m.in. fakt dyskryminowania ludności ukraińskiej na Krymie. Wskazywano, iż od czasu pomarańczowej rewolucji, która miała miejsce w 2004 r., Ukraina jest notorycznie zastraszana przez Rosję, zaś po zajęciu Krymu w 2014 r. obiektem prześladowań stali się dodatkowo nierosyjscy mieszkańcy półwyspu (co stanowi naruszenie Konwencji o eliminacji dyskryminacji rasowej). Dnia 19 kwietnia 2017 r. MTS wydał orzeczenie, w którym potwierdził wiele zarzutów dotyczących nieprzestrzegania regulacji zawartych w Konwencji o niedyskryminacji rasowej, jednocześnie obligując Rosję m.in. do umożliwienia działalności tatarskiego Medżlisu oraz nauczania w języku ukraińskim. Sedno orzeczenia dotyczyło następujących zobowiązań nałożonych na stronę rosyjską, która powinna: „Powstrzymać się od utrzymywania lub nakładania ograniczeń na zdolność społeczności krymskich Tatarów do zachowania własnych instytucji reprezentatywnych, włącznie z Medżlisem; [...] Zapewnić dostęp do edukacji w języku ukraińskim: [...]". Dodatkowo „Obie strony powinny powstrzymać się od wszelkich działań, które mogą zaogniać bądź rozszerzać spór lub utrudniać jego rozwiązanie"[997].

Aneksja Krymu przez Federację Rosyjską doprowadziła do pojawienia się wielu niejasności w zakresie statusu przestrzeni powietrznej nad terytorium półwyspu. Co prawda ICAO nie opublikowała jednoznacznego oświadczenia w zakresie aneksji Krymu i Sewastopola, pomimo tego za pośrednictwem sekretarza generalnego R. Benjamina zaprzeczyła wszelkim rosyjskim doniesieniom prasowym, które wskazywały na jej uznanie zwierzchnictwa bądź innego typu władztwa Rosji nad Krymem i Sewastopolem. Następnie

[995] R. Kłaczyński, *Strategia polityczna…,* s. 301.
[996] Application of the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism and of the International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination (*Ukraine v. Russian Federation*).
[997] International Court of Justice, No. 2017/15, 19.04.2017.

w dniu 8 kwietnia 2014 r. w siedzibie ICAO w Paryżu doszło do rozpoczęcia negocjacji pomiędzy przedstawicielami Ukrainy i Federacji Rosyjskiej, w zakresie praktycznych kwestii żeglugi powietrznej nad Sewastopolem. Ich podjęcie było konieczne ze względu na wątpliwości w zakresie tego, w jaki sposób należałoby postąpić m.in. w sytuacji, gdyby nad obszarem Krymu lub Sewastopola doszło do wypadku samolotu. Pomimo tego, strona rosyjska wykorzystała to spotkanie do przekonywania opinii publicznej, iż ICAO faktycznie uznała władztwo Rosji nad Krymem, co było oczywistą nieprawdą. Z racji tego należy zgodzić się z C. Mikiem, który wskazuje, że mając na uwadze nielegalność aneksji Krymu i Sewastopola przez Rosję, w dalszym ciągu to Ukraina sprawuje suwerenność terytorialną nad tym obszarem, a więc i nad przestrzenią powietrzną nad tym regionem. Co ciekawe, również Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*Eurocontrol*) jednoznacznie odmówiła uznania rosyjskiego władztwa nad wskazaną przestrzenią powietrzną[998].

Opisane rosyjskie działania na półwyspie krymskim należy uznać za agresję, która z jednej strony rodzi odpowiedzialność międzynarodową Rosji - jako państwa - oraz z drugiej strony odpowiedzialność jednostek - jako funkcjonariuszy państwa, podejmujących decyzję o takich działaniach[999]. W wyniku tzw. referendum z dnia 16 marca 2014 r. Federacja Rosyjska uznała już następnego dnia nowe „państwo", które dzień później zostało anektowane do Rosji. Jak słusznie zauważa J. Kranz „W odniesieniu do Krymu doszło do kamuflowanej samostanowieniem aneksji, czyli użycia siły zbrojnej w celu przyłączenia części terytorium jednego państwa do drugiego. Aneksja Krymu nie znajduje usprawiedliwienia we wcześniejszych przykładach użycia siły zbrojnej przez inne państwa. Prezydent Rosji sformułował przy tej okazji „nowatorską teorię": otóż w wyniku nielegalnej zmiany rządu na Ukrainie mamy do czynienia z nowym państwem, z którym Rosja nie jest związana żadnymi umowami. Poza dyskusją pozostaje, że na terytorium Ukrainy (w tym na Krymie) nie było zagrożenia życia obywateli rosyjskich, a tym samym reakcja Moskwy w samoobronie nie ma uzasadnienia"[1000].

Aktualnie Krym *de iure* w dalszym ciągu pozostaje częścią Ukrainy, jednak prawo międzynarodowe musi też zmierzyć się z rzeczywistością. Rząd Ukrainy wielokrotnie podkreślał, że uznaje za swój priorytet odzyskanie kontroli nad całością Krymu, co w aktualnych warunkach będzie wyjątkowo trudnym do wykonania zadaniem. Z pewnością

[998] M. Gołda-Sobczak, *Krym jako…,* s. 207-209.
[999] I. C. Kamiński, *Gdzie i jak…,* s. 136.
[1000] J. Kranz, *Kilka uwag…,* s. 31-33.

na długo będzie to również punkt zapalny w stosunkach Rosji z Ukrainą, a także wspierającym Ukrainę tzw. światem zachodnim. Należy zauważyć, że pewnym symbolem dwóch interpretacji powyższych zdarzeń są jednocześnie znaczące różnice terminologiczne co do określenia wydarzeń na półwyspie krymskim. Zachód w stosunku do tych wydarzeń posługuje się terminem aneksji, zaś Federacja Rosyjska używa w tym zakresie takich terminów, jak secesja czy reunifikacja[1001]. Ze względu na jawne naruszenie przez Rosję bezwzględnie wiążących norm prawa międzynarodowego (*ius cogens*), to na społeczności międzynarodowej ciąży aktualnie obowiązek nieuznawania sytuacji faktycznej, która powstała w wyniku aneksji Krymu. Jakiekolwiek uznawanie Krymu za część terytorium Federacji Rosyjskiej jest naruszeniem prawa międzynarodowego, z racji tego, że stanowi formę wsparcia dla działań państwa, które narusza normy bezwzględnie obowiązujące i będzie stanowiło niedopuszczalną próbę zalegalizowania bezprawnej sytuacji faktycznej. Co się z tym wiąże, uznawanie sytuacji nielegalnych, którą jest m.in. aneksja Krymu, rodzi także odpowiedzialność międzynarodową państwa, które ją uznaje. Należy podkreślić, że to społeczność międzynarodowa jest zobowiązana do współpracy w zakresie doprowadzenia wszelkimi legalnymi sposobami do zakończenia tego poważnego naruszenia zobowiązania przez państwo, które wynika z regulacji powszechnego prawa międzynarodowego o charakterze bezwzględnie wiążącym m.in. w ramach wspierania działań prawnych podejmowanych przez Ukrainę w ramach organizacji międzynarodowych oraz przed wszelkimi instytucjami rozstrzygania sporów międzynarodowych, które prowadzą do zakończenia bezprawia poprzez odzyskanie efektywnego zwierzchnictwa terytorialnego nad półwyspem krymskim[1002].

5.2.3. Status prawny Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej

Po obaleniu rządów W. Janukowycza, w dwóch ukraińskich obwodach na wschodzie kraju, tj. obwodzie ługańskim i donieckim, miały miejsce demonstracje, w trakcie których protestujący domagali się autonomii lub nawet przyłączenia tych obwodów do Federacji Rosyjskiej. Skutkiem tego był proklamowanie przez zwolenników autonomii Donieckiej Republiki Ludowej (DRL) i Ługańskiej Republiki Ludowej (ŁRL), a następnie wspólnie Federacyjnej Republiki Noworosji. Ukraina z kolei odpowiedziała podjęciem przeciwko

[1001] A. Jackiewicz, A. Olechno, *Secesja czy…,* s. 155

[1002] *Opinia Doradczego Komitetu Prawnego przy Ministrze Spraw Zagranicznych RP w sprawie przyłączenia Półwyspu Krymskiego do Federacji Rosyjskiej w świetle prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2014, nr 9, s. 116-117.

separatystom działań wojskowych w formie operacji antyterrorystycznej. Należy podkreślić, że separatyści byli niejawnie wspierani przez stronę rosyjską[1003].

Działania Ukrainy, mające na celu odzyskanie efektywnej kontroli nad zajmowanymi przez separatystów obszarami rozpoczęły się w dniu 15 kwietnia 2014 r. Władze w Kijowie podjęły decyzję o uznaniu całej DRL i ŁRL za organizacje terrorystyczne. Kwestia DRL i ŁRL jest o tyle szczególna, że o ile początkowo miała on charakter jedynie konfliktu z domagającymi się secesji separatystami, to jednak bardzo szybko przybrała ona formę maskowanej agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Obecnie nie ulega wątpliwości, iż powstanie DRL i ŁRL nie było wynikiem akceptowanej w prawie międzynarodowym secesji w imię samostanowienia narodów, a efektem bezprawnego użycia siły zbrojnej przez Federację Rosyjską co do suwerenności i integralności terytorialnej Ukrainy. Kwestia uznania DRL i ŁRL pojawiła się wraz z ogłoszeniem w dniu 7 kwietnia 2014 r. Deklaracji niepodległości DRL oraz w dniu 27 kwietnia 2014 r. Aktu o proklamacji samostanowienia państwowego i Deklaracji suwerenności ŁRL. Następnie 11 maja 2014 r. miały miejsce referenda, w których – zdaniem Federacji Rosyjskiej - większość głosujących opowiedziała się za ich niepodległością[1004].

W DRL referendum miało miejsce w dniu 11 maja 2014 r. i opierało się na pytaniu o następującym brzmieniu: „Czy popierasz deklarację niepodległości Donieckiej Republiki Ludowej?". Według danych, które zostały przekazane przez władze DRL i Federację Rosyjską frekwencja wyniosła 74,87%, a 89,07% głosujących odpowiedziało twierdząco, z kolei 10,19% zagłosowało przeciw, zaś jedynie 0,74% głosów uznano za nieważne. Pierwszym i praktycznie jedynym podmiotem, który zdecydował się natychmiast na oficjalnie uznanie DRL była Osetia Południowa (która to sama jest państwem nieuznawanym). W dniu 11 maja 2014 r. również w ŁRL przeprowadzono referendum, zawierające identyczne pytanie: „Czy popierasz deklarację niepodległości Ługańskiej Republiki Ludowej?". W tym przypadku publiczne informacje, dotyczące frekwencji, były niezwykle rozbieżne i wahały się od 75% do 91%, jednak - według szacunków władz ŁRL i Rosji - ok. 96% głosujących miało zagłosować za niepodległością. Następnie, w dniu 24 maja 2014 r. w hotelu Szachtar Plaza w Doniecku przedstawiciele DRL i ŁRL podpisali dokument dot. zjednoczenia dwóch samozwańczych republik i utworzenia konfederacji pod nazwą Noworosja[1005]. Miała ona

[1003] C. Mik, *Agresja Rosji…*, s. 432.
[1004] E. Dynia, *Stanowisko ONZ wobec agresji Rosji na Ukrainę* [w:] D. Tarczyński, E. Krzysztofik, A. Romanko (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022, s. 55-56.
[1005] T. Grzywaczewski, *„Ludowe Republiki Donbasu" – granice prawa do samostanowienia a fenomen quasi-państw*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2, s. 90-91.

zrzeszać dwie tzw. republiki ludowe, pomimo tego w dalszym ciągu funkcjonowały one niezależnie od siebie, zaś sam Związek istniał jedynie na papierze. Jak zauważa T. Piechal „Ta sytuacja oraz fakt, że w miejsce jednego tworu państwowego powołano do życia dwa odrębne byty polityczne, wynikają z tego, że od początku ruch separatystyczny w Donbasie był rozdrobniony. Dodatkowo, pomiędzy obwodami donieckim i ługańskim od lat trwa rywalizacja, która sięga korzeniami jeszcze czasów ZSRR. W obydwu regionach w latach 90. powstały oddzielne grupy biznesowe, przy czym silniejszy ekonomicznie Donieck zawsze dążył do przejęcia pełnej kontroli nad całym regionem. W momencie wybuchu separatyzmu w Donbasie czynniki te odegrały kluczową rolę dla fiaska projektu Noworosji jako tzw. zjednoczonych republik ludowych”[1006]. Dnia 2 listopada 2014 r. w DRL miały miejsce wybory do władz centralnych. Ich celem było uprawomocnienie działań separatystycznych przywódców. Należy podkreślić, że zarówno referendum, jak i same wybory nie spełniły elementarnych demokratycznych wymogów[1007].

Rozpoczęta przez stronę ukraińską operacja antyterrorystyczna w Donbasie, wbrew jej początkowej skuteczności, nie przyniosła jednak pozytywnego rozstrzygnięcia. Wpływ na to miało m.in. wsparcie udzielone przez rosyjskie jednostki wojskowe oddziałom sformowanym przez separatystów. W sierpniu 2014 r. liczbę Rosjan, którzy walczyli w Donbasie, szacowano już na ok. 6,5-8 tys. osób. Byli oni wyposażeni m.in. w czołgi, pojazdy zmechanizowane, a nawet śmigłowce. W walkach uczestniczyli także dobrze wyszkoleni najemnicy, których rekrutowano z byłych żołnierzy. Całość rosyjskiej pomocy wojskowej przeważyła o losach walk na wschodzie Ukrainy i zapewniła separatystom znaczną przewagę. Ostatecznie, o ukraińskiej porażce zdecydowały dwie bitwy, pierwsza - pod Iłowajśkiem w dniach 6 sierpnia – 2 września 2014 r. i druga - o Debalcewe od połowy stycznia do 20 lutego 2015 r. W obu przypadkach rosyjskie i separatystyczne wojska okrążały przeciwnika i go rozbijały[1008].

Pierwszą próbą stabilizacji sytuacji na wschodzie Ukrainy było podpisanie w dniu 5 września 2014 r. porozumień w Mińsku. Ich stronami byli członkowie tzw. trójstronnej grupy kontaktowej (tj. Ukraina, Rosja, OBWE), a także przedstawiciele separatystów. Zgodnie z nimi miało dojść do zawieszenia broni, jednak nie przesądziły one o ostatecznym rozwiązaniu konfliktu, ani tym bardziej o samej stabilizacji sytuacji w regionie. Drugie

[1006] T. Piechal, *Republiki wojenne w Donbasie rok po wybuchu konfliktu*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich” 2015, nr 174, s. 2.
[1007] K. Milkowski, *Funkcjonowanie Donieckiej Republiki Ludowej w przestrzeni międzynarodowej – na przykładzie przedstawicielstwa w Republice Czeskiej*, „Studia Prawnoustrojowe” 2017, nr 38, s. 134.
[1008] K. Klimecki, Z. Karpus, *Niewypowiedziane wojny…,* s. 150-151.

porozumienie, które zawarto 12 lutego 2015 r. w Mińsku, przyniosło podobny skutek. Dokument zawierał 13 punktów, w których postulowano m.in. wstrzymanie ognia od 15 lutego 2015 r., od godz. 24:00; wycofanie ciężkiego sprzętu; uwolnienie jeńców; wycofanie z terytorium Ukrainy obcych wojsk; wznowienie kontroli granicznej na granicy z Rosją do końca 2015 r.; stworzenie strefy bezpieczeństwa; odsunięcie od strefy bezpieczeństwa o 50 km systemów artyleryjskich powyżej 10 mm i o 140 km wyrzutni rakietowych; monitoring terenu przez obserwatorów OBWE. Pomimo tego walki w dalszym ciągu trwały i żadna ze stron nie przestrzegała rozejmu[1009].

Następne lata nie przyniosły w tej kwestii żadnego przełomu. Do początku 2022 r. linia frontu pozostała praktycznie niezmieniona, zaś kolejne spotkania dyplomatyczne, które odbywały się w różnych formatach: m.in. w ramach tzw. formatu normandzkiego (Rosja, Ukraina, Francja, Niemcy), w ramach tzw. grupy kontaktowej (Rosja, „separatyści", Ukraina i OBWE), dwustronnych płaszczyznach dialogu Rosja–USA (w których udział brali specjalni przedstawiciele stron) czy spotkań na forach organizacji międzynarodowych – ONZ i OBWE – nie przyniosły żadnych wyraźnych postępów. Każda ze stron w całkiem odmienny sposób interpretowała podpisane dokumenty, jak i samą kolejność, czy zakres zawartych w nich działań i z racji tego nie doszło do wynegocjowania trwałego porozumienia[1010].

Należy podkreślić, iż powstanie DRL i ŁRL miało miejsce nie w wyniku w pełni akceptowanej z perspektywy prawa międzynarodowego secesji w ramach samostanowienia narodów, lecz w wyniku niezgodnego z prawem użycia siły w formie pośredniej i bezpośredniej agresji. Co ważne, zakaz użycia siły lub groźby jej użycia w stosunku do całości terytorialnej lub niepodległości któregokolwiek państwa jest normą *ius cogens* (normą bezwzględnie obowiązującą) i w związku z tym nie może być w żaden sposób wyłączony, czy ograniczony. Rodzi ona zarówno zobowiązania pozytywne, jak i negatywne skuteczne *erga omnes*. Jeśli chodzi o obowiązki negatywne, najważniejszym z nich, jest zakaz uznawania sytuacji nielegalnych, które wynikają z wiążącego prawa zwyczajowego. Fakt ten potwierdzają rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ (np. w sprawie Rodezji Południowej, Cypru Północnego czy Republiki Serbskiej). Zakaz swoim zakresem będzie obejmować nie tylko sam formalny akt uznania, ale także wszelkie działania, mogące w dorozumianej formie wskazywać na tego typu uznanie. Dodatkowo prawo międzynarodowe obliguje państwa do pozytywnego obowiązku podjęcia możliwych i prawnie dopuszczalnych działań, które

[1009] A. Czyż, *Obszar poradziecki w polityce zagranicznej Federacji Rosyjskiej*, Katowice 2023, s. 156.
[1010] M. Menkiszak, *Miński dylemat Rosji*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny" 2018, nr 2, s. 52.

zmierzają do usunięcia wszelkich bezprawnych skutków naruszenia normy *ius cogens*[1011]. Niestety, konflikt na wschodzie Ukrainy potwierdził też widoczną nieskuteczność Rady Bezpieczeństwa ONZ w sytuacji, gdy to jeden z jej stałych członków jest państwem bezpośrednio zaangażowanym w wydarzenia, będące przedmiotem jej posiedzenia[1012].

Ukraina oczywiście nie uznała secesji wspomnianych powyżej obszarów, odnosząc się do separatyzmu jako do naruszenia swojej integralności terytorialnej i starając się odzyskać efektywną kontrolę nad nimi m.in. dzięki prowadzonej na tych terenach tzw. operacji antyterrorystycznej. Jednocześnie władze w Kijowie wskazywały na wsparcie (polityczne i przede wszystkim militarne), jakie od początku Federacja Rosyjska udzielała separatystom. Z ukraińskiej perspektywy status prawny DRL i ŁRL jest jednoznaczny: obie samozwańcze republiki w dalszym ciągu stanowią część terytorium państwa ukraińskiego, a ich utworzenie nie ma żadnej podstawy w obowiązującym prawie i nie rodzi żadnych skutków prawnych[1013].

Dwutorowo, obok działań militarnych, w trakcie konfliktu realizowane były również intensywnie zabiegi dyplomatyczno-polityczne. Rosja konsekwentnie zaprzeczała, by brała udział w jakiejkolwiek agresji na Ukrainę, twierdząc, że mają tam miejsce działania militarne, będące jedynie wewnętrznym konfliktem ukraińskim. Wskazywała, że nie jest jego stroną i odrzucała sugestie co do łamania prawa międzynarodowego. Z drugiej strony negowała udział jakichkolwiek instytucji międzynarodowych, nie bacząc na ich zapisane w aktach prawnych kompetencje do oceny tego typu sytuacji. Należy zauważyć, że w trakcie międzynarodowych i bilateralnych spotkań, dotyczących kwestii ukraińskiej, to przedstawiciele Federacji Rosyjskiej próbowali przedstawiać stronę ukraińską, jako winną łamania praw człowieka. Równocześnie Rosja starała się kreować wiele pozornie pozytywnych i przyjaznych gestów, wysyłać sygnały, a nawet propozycje w zakresie pokojowego zakończenia konfliktu, również w sytuacji, gdy w dalszym ciągu kontynuowała działania mające na celu wspieranie konfliktu i osłabianie potencjału Ukrainy[1014].

Należy zauważyć, że działania hybrydowe, które miały miejsce na wschodzie Ukrainy, w pewnych elementach znacznie różniły się od działań, które społeczność międzynarodowa znała jeszcze z Krymu. W momencie zakończenia kryzysu krymskiego Federacja Rosyjska oficjalnie przyznała, że tzw. „zielone ludziki" w rzeczywistości były rosyjskimi żołnierzami.

[1011] T. Grzywaczewski, *„Ludowe Republiki…, s.* 100-101.

[1012] I. Kozak, *Kwalifikacja konfliktu we wschodniej Ukrainie w świetle prawa międzynarodowego*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2, s. 189.

[1013] A. Szumski, *Status prawny Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej*, „Dyplomacja i Bezpieczeństwo" 2015, nr 1, s. 151-152.

[1014] B. Pacek, P. Pacek, *Specyfika wojny hybrydowej na Ukrainie* [w:] B. Pacek, J. A. Grochocka (red.), *Wojna hybrydowa na Ukrainie. Wnioski i rekomendacje dla Europy i świata*, Kielce 2017, s. 62.

Podjęła również decyzję o wypuszczeniu ukraińskich jeńców i nie dokonywała na obszarze półwyspu żadnych wrogich aktów. Doszło nawet do wycofania jej wojsk z części obwodu chersońskiego na południu Ukrainy, który został zajęty w trakcie kryzysu. Natomiast w Donbasie nie pojawiły się już żadne „zielone ludziki", a działania podjęli tzw. separatyści, którzy stali się częścią sił zbrojnych DRL i ŁRL. Tym samym wojna na Ukrainie przeszła w fazę wojny przez pośrednika. Pomimo tego, że armia rosyjska wielokrotnie brała udział w walkach, zazwyczaj odbywało się to na zasadzie wsparcia w momencie, gdy wojska separatystów przegrywały lub traciły moc bojową[1015].

Wydarzenia we wschodniej Ukrainie pokazały także, iż szeroko pojęty mechanizm form nacisków (tj. sankcji oraz ich doboru) powinien być adekwatny i proporcjonalny zarówno do sytuacji, która jest powodem ich wprowadzania, ale przede wszystkim do celów, jakie chce się dzięki nim osiągnąć. Pomimo nałożenia na Federację Rosyjską pewnych sankcji ekonomiczno-gospodarczych, działania zbrojnie nie ustały, a ostrzał ze strony separatystów, wręcz się nasilił. Natomiast wprowadzenie sankcji osobowych, opierających się na zakazie wjazdu do państw Unii Europejskiej, nie wydaje się być proporcjonalne, biorąc pod uwagę fakt, że nałożono je ze względu na udział danych osób w konkretnym procesie decyzyjnym, prowadzącym do rozpoczęcia działań zbrojnych na terytorium innego państwa[1016]. Jak słusznie podkreśla T. Grzywaczewski „Dotychczasowy dorobek prawny doktryny prawa międzynarodowego pozwala stwierdzić, że DRL i ŁRL powstały nie w wyniku legalnej secesji, ale jako efekt całkowicie bezprawnego użycia siły zbrojnej przez Federację Rosyjską przeciwko suwerenności i integralności Ukrainy. Brak odpowiedniej reakcji społeczności międzynarodowej podyktowany był nie tyle niedostatkiem instrumentów prawnych, ile brakiem politycznej woli ich zastosowania”[1017].

Kwestia samozwańczych republik powróciła w lutym 2022 r. Dnia 18 lutego władze DRL i ŁRL w oficjalnym komunikacie wezwały kobiety, dzieci i osoby starsze do rozpoczęcia ewakuacji w kierunku rosyjskiego obwodu rostowskiego. Całość operacji uzgodniona była z Federacją Rosyjską i zgodnie z zapowiedziami miała objąć aż 700 tys. osób. Powodem takich decyzji miało być rzekome nasilenie ostrzału przez wojska ukraińskie, co z kolei „zmusiło” władze samozwańczych republik do ogłoszenia przymusowej mobilizacji mężczyzn w wieku 18-55 lat. Separatyści wskazywali, że Ukraina przygotowuje szeroko zakrojoną operację wojskową. Dzień później, 19 lutego 2022 r., W. Putin spotkał się

[1015] P. Ochmann, J. Wojtas, *Prawne aspekty konfliktu zbrojnego na Ukrainie jako przykład wojny hybrydowej*, „Sprawy Międzynarodowe” 2018, nr 1, s. 290-291.
[1016] I. Kozak, *Kwalifikacja konfliktu…,* s. 190.
[1017] T. Grzywaczewski, *„Ludowe Republiki…,* s. 103-104.

ze stałymi członkami Rady Bezpieczeństwa w celu omówienia aktualnej sytuacji wokół Ukrainy, jednocześnie oskarżając ten kraj o prowokację oraz rozpoczęcie przygotowań do ofensywy w Donbasie. Natomiast Ukraina, mając na uwadze widoczną eskalację ze strony Kremla, rozpoczęła przygotowania mające służyć odparciu ewentualnej agresji ze strony Federacji Rosyjskiej, o której nieoficjalnie coraz głośniej mówiły światowe media[1018].

W przededniu agresji Federacja Rosyjska podjęła decyzję o uznaniu państwowość samozwańczych republik tj. DRL oraz ŁRL, a także zawarła z nimi odpowiednie umowy i już 24 lutego - powołując się ich prośbę i art. 51 KNZ - udzieliła wojskowej „pomocy" dla tamtejszej ludności. Podkreślić należy, że jakiekolwiek uznanie tych tzw. republik jest bezprawne zarówno w odniesieniu do międzynarodowego konfliktu zbrojnego, jak i z racji braku potrzebnego podmiotu samostanowienia (co ważne, tamtejsza ludność nie stanowi odrębnej grupy etnicznej, nie miała również możliwości wypowiedzenia się co do kwestii samostanowienia). Natomiast oskarżenia kierowane w stronę Ukrainy w zakresie ludobójstwa, które miało być rzekomo dokonywane w regionie Doniecka i Ługańska nie miały nic wspólnego z rzeczywistością. Co ciekawe, tego typu zarzut nie był nowy, a Federacja Rosyjska formułowała go od kilku lat. Poprzez stosowanie argumentacji o ludobójstwie, Rosja nawiązywała do koncepcji interwencji humanitarnej, pomimo tego, że termin ten nie był używany w oficjalnej nomenklaturze - inaczej niż w przypadku interwencji w Gruzji. Zarówno pierwszy, jak i drugi przypadek stanowi daleko idące nadużycie[1019]. Z racji tego, podstawą podjęcia działań zbrojnych przez Federację Rosyjską przeciwko Ukrainie nie było „zaproszenie", które zostało wystosowane przez przywódców separatystycznych republik. Należy podkreślić, że zgodna z prawem międzynarodowym będzie jedynie interwencja, która podejmowana jest (nawet bez autoryzacji ze strony RB ONZ) na wniosek prawowitego rządu innego państwa, który posiada uznanie międzynarodowe. Z racji tego władze DRL i ŁRL nie posiadały stosownego umocowania do zgodnego z prawem zwrócenia się do Rosji o podjęcie działań zbrojnych, skierowanych przeciwko Ukrainie. Co ważne, uznanie, które zostałoby dokonane w sytuacji międzynarodowego konfliktu zbrojnego, w tym szczególnie przy braku podmiotu samostanowienia, będzie nielegalne. Działań Federacji Rosyjskiej nie można również zakwalifikować jako samoobronę na podstawie art. 51 KNZ, ani tym bardziej jako działań prowadzonych z upoważnienia RB ONZ w oparciu o rozdział VII KNZ, nie stanowiły one

[1018] P. Żochowski, *Rosja prowokuje zaostrzenie sytuacji w Donbasie* [w:] A. Wilk, P. Żochowski (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023, s. 33.
[1019] J. Kranz, *Rosyjska wojna o „pokój" czyli Ukrainy między polityką a prawem*, „Państwo i Prawo" 2022, nr 9, s. 16.

także odpowiedzi na napaść zbrojną Ukrainy. Dodatkowo nie istniało żadne ryzyko nieuchronnej napaści ze strony tego kraju, co uniemożliwia powołanie się przez Federację Rosyjską na sporną nawet we współczesnym prawie międzynarodowym samoobronę „uprzedzającą"[1020].

Nie zważając na to, w dniu 24 lutego 2022 r. o godz. 3.55 czasu polskiego, W. Putin w trakcie telewizyjnego przemówienia poinformował o rozpoczęciu wojskowej operacji specjalnej. Jak twierdził, jej celem nie jest okupacja Ukrainy, jednak jej społeczeństwo ma prawo do pełnej niezależności i to w jego interesie Federacja Rosyjska zamierza „zdenazyfikować i zdemilitaryzować" Ukrainę. Jednocześnie wezwał ukraińskich żołnierzy, by złożyli broń. Po godz. 4:00 czasu polskiego z terytorium Rosji i Białorusi na Ukrainę wtargnęły rosyjskie wojska. Chwilę wcześniej, rosyjskie siły powietrzne zbombardowały kluczowe części ukraińskiego systemu obrony przeciwlotniczej, a także porty lotnicze i rozpoznane stanowiska sił lądowych[1021]. Tzw. „specjalna operacja wojskowa" stanowiła kontynuację planu Federacji Rosyjskiej, który został rozpoczęty jeszcze w 2014 r. i zakładał podporządkowanie sobie Ukrainy i aneksję jej poszczególnych obwodów. Kroki podjęte przez Rosję stanowiły naruszenie fundamentalnych zasad prawa międzynarodowego, ujętych w KNZ i zasad, które także wiążą państwa na podstawie międzynarodowego prawa zwyczajowego. Jednocześnie podważały one istotę porządku prawnego, powstałego po II wojnie światowej, który reguluje stosunki we współczesnej społeczności międzynarodowej. Biorąc pod uwagę szczególny charakter normy, która zakazuje groźby lub użycia siły zbrojnej i która została złamana przez Rosję, należy podkreślić, że państwo to naruszyło swoje zobowiązania prawne zarówno w stosunku do Ukrainy, jak całej społeczności międzynarodowej[1022]. Rosyjska ofensywa stanowiła nie tylko rażące złamanie zakazu użycia siły zbrojnej w stosunkach międzynarodowych, ale również prawa konfliktów zbrojnych i naruszała fundamenty europejskiego bezpieczeństwa, mozolnie wypracowywanego po zakończeniu II wojnie światowej. W rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 2 marca 2022 r.[1023] aż 141 państw określiło rosyjską „specjalną operację wojskową" mianem agresji, która jest przejawem pogwałcenia prawa międzynarodowego. Początkowe pasmo rosyjskich sukcesów zostało jednak przerwane szesnastego dnia operacji, gdy to wojska Federacji

[1020] E. Dynia, *Stanowisko ONZ…*, s. 62.
[1021] K. Klimecki, Z. Karpus, *Niewypowiedziane wojny…,* s. 188.
[1022] Stanowisko polskich prawników międzynarodowych dotyczące agresji Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie zob. https://www.rp.pl/prawnicy/art35817271-prawnicy-kazde-panstwo-ma-obowiazek-powstrzymac-rosje (dostęp: 02.12.2023).
[1023] Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2022 – ES-11/1 – Aggression against Ukraine.

Rosyjskiej musiały przejść do defensywy, zaś cała inwazja stanęła w miejscu. Szybko okazało się, że nieudana próba zdobycia Kijowa wymusiła na Rosjanach całkowite wycofanie się z kierunku północnego, zaś w kolejnych miesiącach walki dotyczyły już tylko kierunku południowego oraz wschodniego. Tym samym plan zdobycia ukraińskiej stolicy w ciągu 48-72 godzin okazał się fiaskiem[1024].

Konflikt zbrojny na Ukrainie był również przedmiotem postępowań przed sądami międzynarodowymi. Strona ukraińska wniosła m.in. skargę przeciwko Rosji do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości[1025], w której domagała się stwierdzenia naruszenia Konwencji o zapobieganiu i karaniu zbrodni ludobójstwa z 9 grudnia 1948 r. Już 16 marca 2022 r. MTS wydał zarządzenie tymczasowe. Ustalił w nim istnienie sporu, jednak nie określił na tym etapie swojego stosunku do tzw. rosyjskiej operacji wojskowej. Jak zauważa C. Mik „Ostatecznie na jego mocy: 1) zobowiązano Rosję do natychmiastowego zawieszenia operacji wojskowych rozpoczętych 24 lutego 2022 r. na terytorium Ukrainy (stosunkiem głosów 13:2); 2) zobowiązano Rosję do zapewnienia, że jakiekolwiek jednostki wojskowe lub nieregularne jednostki wojskowe, które mogą być kierowane lub wspierane przez nią, oraz wszelkie organizacje i osoby, które mogą być przedmiotem jej kontroli lub kierownictwa, nie będą kontynuowały operacji, o których mowa w punkcie 1 (stosunkiem głosów 13:2); 3) zobowiązano obie strony do powstrzymania się od wszelkiego działania, które może pogłębić lub poszerzyć spór przed Trybunałem lub utrudnić jego rozstrzygnięcie (jednomyślnie). Rosja, ustami rzecznika W. Putina, odrzuciła to orzeczenie, podkreślając, że jurysdykcja MTS ma charakter konsensualny, a w tej sprawie porozumienia nie ma”[1026].

Pomimo tego, Rosja w dniach 23-27 września 2022 r. przeprowadziła kolejne referenda w czterech ukraińskich obwodach tj. w obwodzie: chersońskim, zaporoskim, a także w omawianych już – ługańskim i donieckim. W przeciwieństwie do referendum krymskiego z 2014 r., w tym przypadku z powodu trwających cały czas działań zbrojnych, Rosja nie była w stanie nadać tym wydarzeniom nawet pozoru legitymacji. Należy podkreślić, że Federacja Rosyjska w tamtym czasie nie kontrolowała w pełni żadnego z obwodów, w których odbywało się referendum. Już 28 września 2022 r. ogłoszono ich wyniki, zgodnie z którymi frekwencja w każdym ze wspomnianych głosowań przekroczyła poziom 50%, zaś zdecydowana większość głosujących miała opowiedzieć się za akcesją do Rosji. Zarówno

[1024] M. Podraza, *Rosyjska aneksja ukraińskich terytoriów okupowanych w świetle prawa międzynarodowego*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego” 2023, nr 20, s. 226.
[1025] Allegations of genocide under the convention on the prevention and punishment of the crime of genocide (*Ukraine v. Russian Federation*).
[1026] C. Mik, *Agresja Rosji…,* s. 442.

wyniki plebiscytu, jak i sam proces jego organizacji zostały uznane za niezgodne z prawem międzynarodowym nie tylko przez Ukrainę, ale przede wszystkim - przez większość państw świata i organizacji międzynarodowych, w tym m.in. przez ONZ, OBWE i UE. Jedynym państwem, które oficjalnie uznało wyniki referendum i poparło działania Rosji, była Korea Północna[1027].

Następnie 30 września 2023 r. W. Putin podpisał „porozumienia" dot. przyłączenia do Federacji Rosyjskiej czterech obwodów Ukrainy, których łączna powierzchnia wynosiła 110 tys. km2 (18,2% terytorium tego kraju). Jeszcze przed samą ceremonią prezydent Rosji uznał te akty „za nieodwracalne" i wezwał władze w Kijowie do natychmiastowego przerwania działań wojennych oraz podjęcia rozmów pokojowych. Jednocześnie po raz kolejny powtórzył, że Federacja Rosyjska będzie bronić swojego terytorium poprzez wszelkie możliwe sposoby. Aneksja została także formalnie potwierdzona przez rosyjski parlament. Z kolei ukraińskie władze ponownie uznały rosyjskie deklaracje za bezpodstawne, pozbawione konsekwencji prawnych i podkreśliły, że celem ich sił zbrojnych jest przywrócenie integralności terytorialnej kraju. Natomiast NATO, UE i przywódcy państw zachodnich jednoznacznie wskazali, że aneksja była nielegalna i odmówili jej uznania, a także zapowiedzieli udzielenie zdecydowanego wsparcia dla Ukrainy. Próby przyjęcia przez Radę Bezpieczeństwa ONZ rezolucji, która potępiała i odrzucała aneksję, zostały zablokowane 30 września 2023 r. wetem Rosji, natomiast od głosu wstrzymały się takie kraje, jak Chiny, Brazylia, Gabon i Indie. Z takiego prawa Federacja Rosyjska nie mogła już skorzystać w Zgromadzeniu Ogólnym ONZ, gdzie w dniu 12 października 2022 r. na mocy rezolucji A/RES-11/5[1028] 143 kraje wyraźnie potępiły aneksję ukraińskich terytoriów. W tym przypadku jedynie 5 państw było przeciw i oprócz Rosji były to Korea Północna, Syria Nikaragua i Białoruś, zaś od głosu wstrzymało się 35 państw. Brzmienie rezolucji podkreślało nielegalność rosyjskiej aneksji oraz wskazywało na fakt, że nie jest ona podstawą do jakichkolwiek zmian statusu omawianych terenów. Z kolei UE i USA ogłosiły przyjęcie kolejnych pakietów sankcji[1029].

Dokonując oceny powyższej aneksji z perspektywy prawa międzynarodowego, przede wszystkim należy zauważyć, że jest ona przykładem rażącego i oczywistego naruszenia

[1027] Y. Portnyi, R. Kozlov, A. Verbovetska, *Przebieg wielowymiarowej konfrontacji między Rosją a Ukrainą. Studium wydarzeń lat 2014-2022* [w:] J. Diec, A. Jach, K. Pachucki-Włosek (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023, s. 238-239.
[1028] Resolution adopted by the General Assembly on 14 November 2022 – A/RES-11/5 – Furtherance of remedy and reparation for aggression against Ukraine.
[1029] M. Menkiszak, M. Domańska, P. Żochowski, *Rosja ogłasza aneksję czterech regionów Ukrainy* [w:] A. Wilk, P. Żochowski (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023, s. 472-473.

suwerenności, a także niezależności politycznej Ukrainy. Jest też jaskrawym złamaniem zakazu ingerencji w wewnętrzne sprawy innego państwa, który wynika wprost z KNZ, jak również z Aktu Końcowego Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie. Wspomniane działania są także naruszeniem Deklaracji zasad prawa międzynarodowego, a także wielu rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Omawiana aneksja czterech ukraińskich obwodów, identycznie jak aneksja Krymu, której dokonano w 2014 r., stanowi naruszenie podstawowych zasad prawa międzynarodowego jak np. zakazu naruszania integralności terytorialnej państw, czy zakazu groźby i użycia siły zbrojnej. W myśl rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 2625 (XXV) z 25 października 1970 r. Rosja, dokonując pierwotnie interwencji zbrojnej na Ukrainę, a w dalszym etapie czynnie angażując się w organizację i przeprowadzenie referendum, dokonała bezpośredniej interwencji w wewnętrzne sprawy swojego sąsiada. Fakt użycia siły zbrojnej stanowił bezpośrednią agresję, zgodnie z art. 1 aneksu do Rezolucji 3314. Należy zauważyć, że Rezolucja za osobny akt agresji uznaje aneksję i okupację wojskową, które są skutkiem ataku zbrojnego (art. 3 pkt A). W tej sytuacji doszło również do naruszenia art. 2 ust. 4 KNZ, a przejawem tego było ww. naruszenie integralności terytorialnej Ukrainy[1030].

5.3 Wykorzystanie przestrzeni powietrznej w trakcie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego

5.3.1. Ingerencja militarna w ukraińską przestrzeń powietrzną po 24 lutego 2022 r.

Powietrzne siły zbrojne odgrywają na współczesnym polu walki ogromną rolę, jednakże w dalszym ciągu nie udało się wypracować prawnie wiążącego traktatu międzynarodowego w zakresie wojny powietrznej. Należy jednak podkreślić, że w wielu przypadkach znajdują do niej zastosowanie zasady oraz normy MPHKZ o charakterze generalnym. Należą do nich m.in.: zasada rozróżniania, zasada konieczności wojskowej, zasada proporcjonalności, reguły w zakresie ogólnej ochrony ludności cywilnej oraz zakaz wiarołomstwa. W zakresie wojny powietrznej, przez analogie, można również stosować przepisy dotyczące wojny lądowej i morskiej. Powstała też grupa pewnych reguł i norm, które stosowane są wyłącznie w odniesieniu do wojny powietrznej. Są to m.in.: regulacje w zakresie powietrznych statków sanitarnych, statków powietrznych należących do państw neutralnych, stref zakazu lotów, blokady powietrznej, jak i bombardowań lotniczych. Co

[1030] M. Podraza, *Rosyjska aneksja…,* s. 229.

ważne, jakiekolwiek działania zbrojne w trakcie trwania wojny powietrznej mogą być prowadzone tylko i wyłącznie przez wojskowe statki powietrzne[1031], które stanowią publiczne statki powietrzne, należące do strony walczącej. Pomimo tego, muszą być one stosownie oznakowane, w sposób, który umożliwia identyfikację ich charakteru, a także przynależności państwowej. Do załogi takiego statku powinni zaliczać się jedynie członkowie sił zbrojnych strony walczącej. W sytuacji ich schwytania, członkowie załogi samolotu wojskowego korzystać będą ze statusu jeńca wojennego. Zakazane jest też dokonywanie ataku na nich, gdy opuszczają uszkodzony samolot, wykorzystując do tego spadochron[1032].

Począwszy od dnia 24 lutego 2022 r. Ukraina po raz kolejny zmaga się z niezgodną z prawem międzynarodowym rosyjską ingerencją na swoim terytorium, która ma miejsce zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Wspominany już art. 1 Konwencji chicagowskiej stanowi, że każde państwo ma całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Co więcej, przestrzeń powietrzna nad lądami i wodami krajowymi jest integralną częścią terytorium państwa, niezależnie od tego, czy dane państwo jest członkiem ICAO, czy też nie. Analizując działania Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy, szczególnie po 24 lutego 2022 r., należy stwierdzić, że stanowią one bezpośrednią ingerencję militarną w ukraińską przestrzeń powietrzną. Rosja nie tylko cyklicznie ją narusza ale wykorzystuje ją przede wszystkim do agresji na ten kraj[1033].

Zasada poszanowania integralności terytorialnej państwa, zawarta w art. 2 ust. 4 KNZ, odnosi się do nienaruszalności i niepodzielności terytorium państwowego, stanowiąc aktualnie jedną z najważniejszych zasad prawa międzynarodowego. Należy podkreślić, że dotyczy ona wszystkich członków społeczności międzynarodowej (*erga omnes*). Jednym z głównych jej założeń jest powstrzymanie się w stosunkach międzynarodowych od wszelkich działań, które stanowią groźbę użycia siły lub jej użycie oraz powstrzymanie się od czynienia przedmiotem okupacji wojskowej terytorium innego państwa, a także innych bezpośrednich czy pośrednich środków przymusu, które podejmowane są wbrew prawu międzynarodowemu lub też przedmiotem nabycia przy użyciu siły albo pod groźbą użycia środków przymusu. Jedną z istotnych konsekwencji tej zasady jest nienaruszalność granic

[1031] Zgodnie z definicją zawartą w Podręczniku z San Remo wojskowym statkiem powietrznym jest statek powietrzny pilotowany przez zarejestrowane jednostki sił zbrojnych Państw, noszący znaki wojskowe tego Państwa, dowodzony przez członka sił zbrojnych, z załogą podlegającą normalnej dyscyplinie wojskowej. Zob. *Podręcznik z San Remo…*, s. 11.

[1032] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 303.

[1033] K. Y. Vodolaskova, *Airspace sovereignty: basic principles and their significance for state security* [w:] К. Ю. Водоласкова, *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* [Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції], Київ 2023, s. 51-52.

państwa[1034]. Jak zauważa J. Kranz „pod pojęciem agresji mieszczą się m.in. bombardowania przez siły zbrojne państwa terytorium innego państwa oraz ataki sił zbrojnych państwa na lądzie, morzu lub w powietrzu na siły zbrojne, marynarkę wojenną lub lotnictwo innego państwa"[1035]. Działania zbrojne, które mają miejsce pomiędzy Federacją Rosyjską a Ukrainą, z prawnego punktu widzenia należy zakwalifikować jako międzynarodowy konflikt zbrojny. Oznacza on walkę pomiędzy siłami zbrojnymi co najmniej dwóch państw. Należy zauważyć, że uznanie danego konfliktu za posiadający charakter międzynarodowego nie wymaga z prawnego punktu widzenia aktu „wypowiedzenia wojny", czy też „uznania określonego stanu faktycznego". Do międzynarodowych i wewnętrznych konfliktów zbrojnych zastosowanie mieć będą odpowiednie regulacje międzynarodowego prawa humanitarnego (MPH). Zawierają one normy prawne, które określają ograniczenia w zakresie środków i metod prowadzenia działań zbrojnych, a także zasady ochrony mienia i ludności cywilnej, która nie jest zaangażowana w działania zbrojne[1036].

W przypadku konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, pierwotna ingerencja militarna w ukraińską przestrzeń powietrzną nastąpiła 24 lutego 2022 r. Tego dnia, o godz. 5.30 czasu moskiewskiego, w swoim telewizyjnym orędziu do narodu prezydent W Putin ogłosił rozpoczęcie „specjalnej operacji wojskowej" na Ukrainie. Następnie około godz. 5.00 czasu kijowskiego Rosyjskie Siły Powietrzno-Kosmiczne dokonały ataków rakietowych i bombowych na obiekty wojskowe Ukrainy, natomiast siły lądowe wkroczyły na terytorium Ukrainy z trzech kierunków, w tym z półwyspu krymskiego i z terytorium Białorusi. Tym samym rozpoczęła się pełnoskalowa inwazja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę[1037].

W początkowym etapie miała ona charakter tradycyjnej fazy przygotowawczej operacji sił połączonych (lądowo-morsko-powietrznej), która była prowadzona z wykorzystaniem całości posiadanych środków. Jak zauważają A. Wilk i M. Domańska „Działania rozpoczęła seria precyzyjnych ataków lotniczych i rakietowych, również z lądu i morza, z udziałem grup dywersyjno-rozpoznawczych na systemy obrony powietrznej (stacje radiolokacyjne i wyrzutnie rakiet), główne lotniska (wojskowe oraz na mający strategiczne znacznie podkijowski Boryspol) oraz bazy materiałowe (głównie brygadowe składy amunicji)

[1034] E. Dynia, *Stanowisko ONZ…*, s. 54.
[1035] J. Kranz, *Kilka uwag…*, s. 30.
[1036] E. Dynia, *Skuteczność systemu ochrony praw człowieka ONZ na przykładzie konfliktu na Ukrainie* [w:] E. Krzysztofik, M. Maksymiuk, D. Tarczyński (red.), *Unijny system ochronny praw człowieka wobec współczesnych wyzwań*, Lublin 2022, s. 16.
[1037] A. Jach, *W stronę „ostatecznego rozwiązania kwestii ukraińskiej". Rosyjski projekt inwazji* [w:] J. Diec, A. Jach, K. Pachucki-Włosek (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023, s. 160.

Sił Zbrojnych Ukrainy. W przypadku celów na całym terytorium Ukrainy było to lotnictwo szturmowe i bombowe, rakiety ziemia-ziemia (Iskander) i woda-ziemia (Kalibr). Równocześnie wszczęto działania ofensywne z okupowanej części Donbasu na ukraińską część obwodu ługańskiego. Około godziny 8:00 czasu polskiego formacje lądowe armii rosyjskiej przekroczyły granice Ukrainy od strony północnej"[1038].

Rosjanie zadysponowali takie siły i środki, które w pełni miały posłużyć przyjętej strategii łatwej i szybkiej operacji tj. kontyngent składający się z około 80 tys. żołnierzy. Z jednej strony to za mało, by skutecznie pokonać w walce przeciwnika i ewidentnie za mało, aby opanować i efektywnie kontrolować rozległe terytorium Ukrainy. Z drugiej strony Rosjanie zgromadzili wystarczającą liczbę środków tj. samoloty, śmigłowce, systemy rakietowe, czy artylerię dalekiego zasięgu, aby zapewnić sobie wystarczającą przewagę w powietrzu. Pomimo tego, siły zbrojne Ukrainy w pierwsze fazie walk nie zostały ani pokonane, ani odpowiednio osłabione. Jednak niezwykle istotna z perspektywy Rosjan była początkowa, mająca pomóc w dalszych powodzeniach działań wojsk lądowych, przeważająca kontrola w przestrzeni powietrznej. Dzięki temu mogli oni pozbawić obrońców możliwości manewru i rozpocząć wyprowadzanie znacznych kontrataków[1039].

Jednocześnie tego samego dnia Ukraina, ze względów bezpieczeństwa, w całości zamknęła swoją przestrzeń powietrzną dla lotnictwa cywilnego. Miało to poważny wpływ na globalny system transportu lotniczego. Wiele lotów zostało odwołanych z powodu zamkniętej przestrzeni powietrznej i specjalnych ograniczeń nałożonych na linie lotnicze. Przeplanowano także trajektorie lotów tranzytowych, aby uniknąć wchodzenia do zamkniętej przestrzeni powietrznej. Miało to wpływ nie tylko na duże straty ukraińskiej gospodarki, ale również na wzrost cen biletów i dodatkowe zużycie paliwa statków powietrznych, zmuszonych do omijania przestrzeni powietrznej Ukrainy oraz wydłużania dotychczasowych tras[1040].

Szacuje się, że tylko pierwszego dnia rosyjskiej agresji zaatakowano co najmniej 11 ukraińskich lotnisk oraz pięćdziesiąt innych obiektów wojskowych, w tym osiemnaście radarów wczesnego wykrywania. Cele uderzenia wskazują, że siły rosyjskie dokonywały nalotów w ramach ofensywnych działań przeciwlotniczych, których celem było zniszczenie ukraińskich samolotów na płytach postojowych i w hangarach, zanim będą mogły wziąć

[1038] A. Wilk, M. Domańska, *Rosyjski atak na Ukrainę (24 lutego, godz. 9.00)* [w:] A. Wilk, P. Żochowski (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023, s. 38.
[1039] R. Kuźniar, B. Balcerowicz, A. Bieńczyk-Missala, P. Grzebyk, K. Jędrzejowska, R. Kupiecki, M. Madej, K. Pronińska, A. Szeptycki, P. Śledź, *Agresja Rosji…*, s. 33-34.
[1040] I. Ostroumov, O. Ivashchuk, N. Kuzmenko, *Preliminary Estimation of war Impact in Ukraine on the Global Air Transportation* [w:] *12th International Conference on Advanced Computer Information Technologies (ACIT)*, Ruzomberok 2022, s. 281.

udział w walce powietrznej lub zostać przeniesione w bezpieczne miejsca, oraz zniszczenie infrastruktury lotniskowej i systemów rozpoznania obrony powietrznej. W początkowej fazie konfliktu lotnictwo rosyjskie nie było intensywnie zaangażowane, by zdobyć i utrzymać przewagę w powietrzu. Szacuje się, że w ciągu pierwszych 24 dni konfliktu lotnictwo rosyjskie wykonało 1400 lotów bojowych, zrzucając około 1000 rakiet głównie na cele naziemne w ramach sił lądowych bliskiego wsparcia powietrznego (ok. 80%), a pozostałe 20% na lotniska, koszary i magazyny logistyczne. W pierwszej fazie konfliktu wielozadaniowe samoloty myśliwskie wykonywały około 140 lotów, po czym liczba ta stopniowo malała. Nie możemy zatem mówić o masowym uderzeniu sił powietrznych[1041].

Opisywane działania Rosji stanowiły jawną agresję, a także naruszenie opisywanych już fundamentalnych zasad prawa międzynarodowego tj. zakazu użycia siły, czy nieingerencji w sprawę wewnętrzne. Atak Federacji Rosyjskiej nie znajdywał także jakiegokolwiek uzasadnienia prawnego – czy to w zakresie prawa do samoobrony (brak napaści zbrojnej ze strony Ukrainy), czy to w rezolucji sankcyjnej Rady Bezpieczeństwa. Agresja była również naruszeniem zobowiązań, które w przeszłości podjęła Rosja w stosunku do Ukrainy (np. Memorandum z Budapesztu, czy Porozumienia Mińskie). Jednym z jej przejawów było cykliczne naruszanie ukraińskiej przestrzeni powietrznej, którego dokonywały wojskowe statki powietrzne Federacji Rosyjskiej[1042].

Należy zauważyć, że strona rosyjska masowo bombardowała nie tylko cele militarne, ale niestety także obszary mieszkalne. Jak wskazuje M. Helysh „Zgodnie z danymi Instytutu Kijowskiej Szkoły Ekonomicznej tylko przez pierwszy miesiąc wojny uszkodzono co najmniej 411 placówek oświatowych, 36 placówek służby zdrowia, 1600 budynków mieszkalnych, 26 fabryk i 6 elektrociepłowni. Ponadto uszkodzeniu uległo ponad 15 000 km dróg, 5000 km linii kolejowych, 15 lotnisk oraz 350 mostów i wiaduktów. Łączną wartość uszkodzonych/zniszczonych obiektów szacuje się na około 62,6 mld USD. Bombardowania dotknęły również ludność cywilną, powodując wiele ofiar. Przykładowo wskutek nieustannych bombardowań Mariupola mieszkańcy miasta nie mieli możliwości pochowania zmarłych. Nieliczne ciała udało się pogrzebać na podwórkach osiedlowych, ale duża liczba zabitych przez długi czas znajdowała się na ulicach miasta”[1043].

[1041] S. Lubiejewski, *Conclusions from the use of aviation in the first half of the first year of the Ukrainian-Russian war*, „Security and Defence Quarterly” 2023, nr 2, s. 71-72.
[1042] C. Mik, *Agresja Rosji…*, s. 442.
[1043] M. Helysh, *„Kryzys humanitarny: czy zbrodnie przeciwko ludzkości?* [w:] J. Diec, A. Jach, K. Pachucki-Włosek (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023, s. 271.

IV Konwencja haska z 1907 r. we wszelkich formach wojny zabrania bombardowania obiektów niebronionych. Dodatkowo, IX Konwencja haska wskazuje, iż bombardowanie jest możliwe jedynie w odniesieniu do obiektów wojskowych. Z kolei Projekt haski przychylał się do drugiej regulacji tj. pozwolenia na atakowanie obiektów wojskowych. Atak mógł być więc przeprowadzany w odniesieniu do sił zbrojnych, robotów wojskowych, wojskowych urządzeń lub składów, przedsiębiorstw produkujących broń i amunicję, a także linii komunikacyjnych, używanych do celów wojskowych. Przewidywał on, że teren, który znajduje się w okolicy samych działań wojennych, również może zostać poddany bombardowaniu. W trakcie II wojny światowej stosowano tzw. bombardowania strategiczne. Takiej formy bombardowań nie przewidywały natomiast regulaminy wojny powietrznej, które zostały wydane w przeddzień II wojny światowej: francuski, brytyjski i polski. Nakazywały i dopuszczały one jedynie bombardowania obiektów wojskowych z zastrzeżeniem jednak, że zasad tych będzie przestrzegał również przeciwnik, ponieważ w przeciwnym wypadku, w grę wchodziłoby prawo do represaliów[1044].

Omówione działania Rosji były również niezgodne m.in. z regulacjami Protokołu dodatkowego I dotyczącego ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych, który został sporządzony w Genewie dnia 8 czerwca 1977 r. do Konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r. Ogranicza on ataki jedynie do celów wojskowych, a także zabrania dokonywania ataków na ludność cywilną, czy obiekty o charakterze cywilnym oraz obliguje do podjęcia odpowiednich środków ostrożności. Nakazuje on więc stronom wojującym podjęcie środków ostrożności w ramach prowadzonych operacji wojennych – zwłaszcza w odniesieniu do planowania i podejmowania ataków, w trakcie których należy uczynić wszystko, co jest możliwe, by zweryfikować, czy cele ataku w rzeczywistości są celami wojskowymi, a w dalszej kolejności przedsięwziąć wszelkie możliwe środki ostrożności, by uniknąć lub chociaż sprowadzić do minimum nieplanowane straty w życiu ludzkim, czy też szkody w zakresie ludności cywilnej, jak i dóbr o charakterze cywilnym. Nie należy jednocześnie podejmować ataku, który mógłby przyczynić się do spowodowania strat w ludności cywilnej, czy też szkody w dobrach cywilnych w rozmiarach, które są nadmierne w stosunku do oczekiwanej korzyści wojskowej. W sytuacji, gdy natura broni, która ma zostać wykorzystana do ataku, nie pozwala na jednoznaczne rozróżnienie pomiędzy celami o charakterze chronionym, jak i niechronionymi, użycie takiej broni będzie niedozwolone (art. 57). Jednocześnie, wspominany wcześniej obowiązek w zakresie podejmowania środków

[1044] J. Gilas, *Prawo międzynarodowe*, Toruń 1995, s. 350.

ostrożności dotyczy stron walczących, także w sytuacji prowadzenia operacji wojskowych w przestrzeni powietrznej (art. 57 ust. 4). Natomiast, co oczywiste, zabronione są ataki bombowe, których podstawowym celem jest zastraszenie ludności cywilnej (art. 51 ust. 2). Powyższe zasady w zakresie bombardowania zostały uzupełnione przez cały wachlarz szczegółowych ograniczeń, które dodatkowo zakazują dokonywania ataków na miejscowości, strefy, obiekty, urządzenia i instalacje, które chronione są na podstawie regulacji zawartych w Konwencjach genewskich i Protokołach dodatkowych, jak i w oparciu o inne konwencje MPHKZ, w tym również Konwencję haską o ochronie dóbr kulturalnych w razie konfliktu zbrojnego z 14 maja 1954 r.[1045].

Po pierwszych sukcesach po stronie rosyjskiej częściowo zawiodły jednak Siły Powietrzno-Kosmiczne Federacji Rosyjskiej. Należy podkreślić, że posiadające blisko 4000 samolotów bojowych, a także bogate doświadczenie w bombardowaniu celów w Czeczenii, Gruzji i Syrii, rosyjskie siły powietrzne planowo miały odegrać podstawową rolę w ramach dokonywanej inwazji, która pozwoliłaby armii rosyjskiej wkroczyć w głąb terytorium Ukrainy i zająć Kijów, przy jednoczesnym zniszczeniu ukraińskiej armii. Jednak tak się nie stało, zaś porażka rosyjskiego lotnictwa przyczyniła się do niezbyt pomyślnego, z perspektywy Rosjan, przebiegu początkowej fazy operacji. Jak zauważa D. Kasprzycki „Do głównych jej powodów, oprócz silnego i skutecznego oporu ukraińskiego, należy zaliczyć: nieefektywny system dowodzenia, utrudniający prowadzenie operacji połączonych; słaby system rozpoznania; niewydolne zaplecze logistyczne; brak większych zapasów nowoczesnego uzbrojenia lotniczego; czy małą ilość godzin wylatanych przez pilotów”[1046]. Wskazuje się, że szkolenia załóg rosyjskich myśliwców są znacznie ograniczone, w porównaniu do swoich odpowiedników z NATO. Średnio w ciągu roku wynoszą one 100-120 godzin (dla porównania w NATO ponad 200 godzin rocznie). W kontekście pilotów rosyjskich helikopterów sytuacja wygląda nieco lepiej, jednak loty szkoleniowe obejmują mało wymagające działania i wykonywanie prostych zadań, takich jak loty nawigacyjne, dostarczanie amunicji na otwartych dystansach i latanie w koordynacji z naziemnymi systemami obrony powietrznej[1047]. Rosja, pomimo swojej niewątpliwej przewagi liczebnej, nie potrafiła w pełni wykorzystać tego atutu i przejąć pełnej kontroli nad ukraińskim niebem. W rzeczywistości, po dość krótkim czasie Kreml, na skutek braku skuteczności lotnictwa

[1045] M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…,* s. 331-332.
[1046] D. D. Kasprzycki, *Konflikt zbrojny na Ukrainie w kontekście rosyjskiej koncepcji wojny nowej generacji*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2022, nr 1, s. 99.
[1047] A. Pushpan, *The Ukraine/Russia conflict: an analysis on air warfare*, „VAYU Aerospace & Defence Review” 2022, nr 5, s. 87.

bojowego, musiał w coraz większym stopniu polegać na rakietach, artylerii i bezzałogowych statkach powietrznych, a Ukraina była w stanie wykorzystać różnorodne powietrzne zasoby obronne do obrony przed atakami Rosji, w tym również i te, dostarczane przez Zachód[1048]. Z kolei wśród największych problemów Ukrainy, w zakresie walki z rosyjskim lotnictwem, wskazywano na obecność dużych grup wrogich środków ataku powietrznego w pobliżu granicy państwowej, znaczną powierzchnię terytorium kraju, co komplikowało możliwość koncentracji sił i środków Sił Powietrznych w niebezpiecznych miejscach, obecność terytoriów czasowo okupowanych przez Federację Rosyjską, czy niewystarczające zagęszczenie pola informacyjnego w istotnych obszarach[1049]. Brak rosyjskich sił powietrznych był wyraźnie widoczny podczas kontrataku we wrześniu 2022 r. w rejonie Charkowa, kiedy to Ukraina odzyskała ponad 3000 mil kwadratowych swojego terytorium, a także podczas kontrofensywy na południu, gdzie Ukraina odbiła Chersoń[1050].

Pomimo tego, jednym z głównych problemów ukraińskiej armii w dalszym ciągu pozostawała niezdolność do przeciwdziałania atakom rakietowym, które były wymierzone w infrastrukturę krytyczną mniejszych i większych miast. Duży wpływ miały na to braki w zakresie sprzętu przeciwlotniczego i przeciwrakietowego. Z racji tego, ukraiński prezydent, premier i ministrowie rozpoczęli rozmowy z zachodnimi partnerami w zakresie zwiększenia pomocy militarnej i finansowej, które zaowocowały przekazywaniem przez państwa zachodnie potrzebnej obrony przeciwlotniczej[1051]. Zgodnie z danymi ukraińskiego Ministerstwa Obrony do dnia 14 października 2022 r. armia rosyjska straciła aż 268 samolotów, 240 helikopterów oraz 1199 bezzałogowych statków powietrznych. Z kolei rosyjskie Ministerstwo Obrony w dniu 14 października 2022 r. poinformowało, że starty po stronie Ukrainy oscylują w okolicach 322 samolotów, 161 helikopterów i 2226 bezzałogowych statków powietrznych[1052].

W trakcie rosyjskiej agresji na Ukrainę, której przejawem były m.in. cykliczne rosyjskie ataki na ludność cywilną, prezydent W. Zełenski zaapelował do Sojuszu Północnoatlantyckiego o wprowadzenie strefy zakazu lotów nad terytorium całego

[1048] F. Verville, C. Buchatskiy, *In a State of Denial: The Air War in Ukraine*, „International Centre for Defence and Security" 2023, nr 10, s. 1-2.
[1049] V. Horbenko, O. Korshets, *Strategic Air Operation as one of the possible instruments in a hybrid war between the Russian Federation against Ukraine*, „Journal of Scientific Papers „Social Development and Security" 2022, nr 2, s. 21.
[1050] S. M. Wiswesser, *Potemkin on the Dnieper: the Failure of Russian Airpower in the Ukraine war*, „Small Wars & Insurgencies" 2023, nr 7, s. 1205.
[1051] Y. Portnyi, R. Kozlov, A. Verbovetska, *Przebieg wielowymiarowej…,* s. 236.
[1052] B. Broda, E. Lasek, *Próba bilansu strat stron w wojnie rosyjsko-ukraińskiej (od 24 lutego do 14 października 2022 r.)* [w:] J. Diec, A. Jach, K. Pachucki-Włosek (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023, s. 340.

państwa[1053]. Federacja Rosyjska wykorzystywała zarówno lotnictwo, jak i broń rakietową do ataków m.in. na obiekty cywilne po to, by osłabić morale tamtejszej armii i jednocześnie zmusić ukraiński rząd do kapitulacji. Pomimo tego, że ukraińskie siły powietrzne w dalszym ciągu posiadały zdolność do prowadzenia operacji lotniczych, zaś tamtejsze wojsko skutecznie atakowało rosyjskie lotnictwo, uzyskanie przez Rosjan pełnego panowania w powietrzu mogłoby doprowadzić do zwiększenia rozmiaru zniszczeń i strat w ludności cywilnej. Sojusz nie był jednak z wielu względów gotowy do wprowadzenia takiej strefy nad terytorium Ukrainy. Prezydent USA J. Biden jednoznacznie oświadczył, że nie wyśle amerykańskich żołnierzy na Ukrainę, co mogłoby doprowadzić do wybuchu III wojny światowej. Natomiast Sekretarz Generalny NATO stwierdził, że Sojusz jest organizacją o charakterze defensywnym, zaś ustanowienie strefy zakazu lotów mogłoby doprowadzić do rozlania się konfliktu rosyjsko-ukraińskiego na całą Europę. Natomiast z racji tego, że Rosja przeprowadzała ataki rakietowe zarówno z własnego terytorium, jak i terytorium Białorusi, wprowadzenie takiej strefy wymagałoby m.in. rozmieszczenia na terytorium całej Ukrainy zaawansowanych systemów obrony powietrznej i przeciwrakietowej, które z kolei musiałyby być - z racji braku doświadczenia ukraińskiej armii w zakresie posługiwania się zachodnią bronią - obsługiwane przez wojska Sojuszu. Dodatkowo w takim przypadku konieczne byłoby również wykorzystanie zachodniego lotnictwa, które odpowiadałoby za egzekwowanie zakazu i musiałoby prowadzić swoją misję spoza lotnisk, zlokalizowanych na terytorium Ukrainy. Należy podkreślić, że jakakolwiek próba wyegzekwowania takiej strefy łączyłaby się z koniecznością zwalczania rosyjskiego lotnictwa, co byłby jednoznaczne z przyłączeniem się do wspólnej wojny przeciwko Rosji, a to mogłoby doprowadzić do ataków tego kraju na wojska Sojuszu nie tylko na Ukrainie, ale również na terytorium państw NATO[1054].

Wśród przedstawicieli doktryny prawa międzynarodowego publicznego panuje powszechna zgoda co do tego, że każde państwo, które uczestniczyłoby w utworzeniu lub utrzymaniu strefy zakazu lotów nad Ukrainą, stałoby się stroną konfliktu, gdyby efektem tego było doprowadzenie do działań wojennych z siłami rosyjskimi[1055]. Konsekwencją tego, byłoby niszczenie wszystkich maszyn latających oraz pocisków za pomocy obrony przeciwlotniczej, czy też lotnictwa. Z racji sprzeciwu państw NATO, co do możliwości

[1053] W 1992 r., w czasie konfliktu jugosłowiańskiego, Rada Bezpieczeństwa ONZ rezolucją nr 781 nałożyła na strony konfliktu zakaz wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny i upoważniła NATO do monitorowana i egzekwowana tej strefy, zob. M. Marcinko, *Prowadzenie wojny…*, s. 335.
[1054] W. Lorenz, *Strefa zakazu lotów nad Ukrainą*, „Komentarz PISM" 2022, nr 60, s. 1.
[1055] K. J. Heller, L. Trabucco, *The Legality of Weapons Transfers to Ukraine Under International Law*, „Journal of International Humanitarian Legal Studies" 2022, nr 13, s. 264.

wprowadzenia takiej strefy, Ukraina wystosowała prośbę o dostarczenie myśliwców, a także zapewnienie im baz lotniczych na terytorium krajów Sojuszu, co miałoby zapewnić zyskanie przewagi w powietrzu, pomimo tego i ta propozycja pierwotnie spotkała się z odmową. Z racji tego, Ukraina zawnioskowała o dostarczenie systemów obrony przeciwlotniczej (m.in. S-300), co tym razem spotkało się z pozytywną reakcją ze strony Sojuszu Północnoatlantycki i w późniejszym czasie zostało zrealizowane[1056]. Warto również podkreślić, że strona rosyjska wielokrotnie podkreślała, że dla niej „przekroczeniem czerwonej linii", byłoby zezwolenie Ukraińcom przez kraje zachodnie na korzystanie z ich baz lotniczych lub ustanowienie strefy zakazu lotów w przestrzeni powietrznej Ukrainy, którą staraliby się egzekwować zbrojnie[1057].

5.3.2. Wykorzystanie terytorium Białorusi przez Federację Rosyjską do agresji na Ukrainę

Praktyka międzynarodowa w drugiej połowie XX w. jednoznacznie wskazuje, że odpowiedzialność za naruszenie prawa międzynarodowego, które dokonywane jest na terenach kontrolowanych przez reżimy, może również rodzić odpowiedzialność po stronie sprzyjających tym reżimom państw trzecich (tzw. państwa wspierające)[1058].

Dnia 24 lutego 2022 r. Federacja Rosyjska rozpoczęła tzw. „specjalną operację wojskową", która w rzeczywistości okazała się pełnoskalową inwazją na Ukrainę, prowadzoną nie tylko z terytorium Rosji, ale – co niezwykle istotne – także z Białorusi. Kraj ten był jedynym państwem, który wspierał i zaangażował się w rosyjską agresję. Z jednej strony była to konsekwencja izolacji międzynarodowej Białorusi, zaś z drugiej – przejaw uzależnienia politycznego, jak również gospodarczego reżimu A. Łukaszenki od Rosji[1059].

Na kilka dni przed atakiem, od 10 do 20 lutego 2022 r., na terytorium Białorusi odbywała się aktywna faza białorusko-rosyjskich ćwiczeń wojskowych „Sojusznicza Stanowczość 2022", po zakończeniu których jednostki rosyjskie pozostały w tym kraju. Co ważne, były to pierwsze tak znaczne manewry, które zostały zorganizowane przez oba państwa w zimie i pierwsze tego typu ćwiczenia, które w całości zorganizowano na terytorium Białorusi. Ich celem było udowodnienie rosnącej interoperacyjność Sił Zbrojnych

[1056] P. Pacek, *Znaczenie wsparcia państw zachodnich i organizacji międzynarodowych dla przebiegu wojny w Ukrainie,* „Wiedza Obronna" 2023, nr 1, s. 81.
[1057] T. Hoffmann, *War or peace? – International legal issues concerning the use of force in the Russia–Ukraine conflict,* „Hungarian Journal of Legal Studies" 2022, nr 3, s. 224.
[1058] Sz. Zaręba, *Skutki braku uznania państwa w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2020, s. 256.
[1059] A. Włodkowska, *Europa Środkowo-Wschodnia jako obszar rywalizacji i wpływu. Ciągłość i zmiana w perspektywie 30 lat,* „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej", 2022, nr 4, s. 18.

Rosji i Białorusi oraz pokazanie, że Rosja, praktycznie bez żadnych ograniczeń, może wykorzystywać białoruskie terytorium w ramach swojego zaplecza logistycznego (w tym m.in. lotniska, koleje, bazy materiałowe). Manewry uwypukliły też rosyjskie możliwości przerzutu jednostek na długich dystansach i szybszej, niż pierwotnie zakładano, koncentracji potencjału na kierunku zachodnim[1060]. W ćwiczeniach bojowych udział wzięły m.in. rosyjskie Siły Powietrzno-Kosmiczne i Siły Powietrznodesantowe. Pierwsze jednostki zostały przeniesione na terytorium Białorusi już w styczniu 2022 r. W ich skład wchodziło 12 samolotów wielozadaniowych Su-35, dwie dywizje systemów S-400 oraz dywizja przeciwlotnicza Pancyr-S. Przemieszczona została także część formacji z 98. Dywizji Powietrznodesantowej. Dodatkowo do obwodu brzeskiego przeniesiono samoloty uderzeniowe Su-25. Na Białorusi pojawiły się także mobilne rakiety balistyczne Iskander-M. Manewry i decyzja o pozostawieniu na Białorusi rosyjskich Sił Zbrojnych pod pretekstem stacjonowania wojsk innych państw Sojuszu w krajach wschodniej flanki NATO – w pobliżu białoruskiej granicy – pokazały, że Białoruś zaprzestała prowadzenia samodzielnej polityki w stosunku do sąsiadów, a jej działania były całkowicie podporządkowane polityce Rosji. Udowodniły też, że wywieranie presji wojskowej stało się ważnym elementem polityki zagranicznej i bezpieczeństwa nie tylko Rosji, ale też Białorusi. Wojska te następnie zostały użyte do agresji na Ukrainę[1061].

Pierwszego dnia wojny, tj. 24 lutego 2022 r., granica białorusko-ukraińska została przekroczona przez jednostki rosyjskie, które weszły m.in. do obwodu kijowskiego i żytomierskiego. Z terytorium Białorusi wystrzelono też w kierunku ukraińskich celów rakiety balistyczne. Dokonując uderzenia, wyprowadzonego od północy w stronę ukraińskiej stolicy, a także zajmując drugi po Boryspolu największy ukraiński port lotniczy – Hostomel – Rosjanie chcieli przede wszystkim zabezpieczyć sobie możliwość do stosunkowo szybkiego opanowania Kijowa od strony, która była najsłabiej broniona. Co ważne, wcześniej Ukraina oceniała atak ze strony Białorusi jako mało prawdopodobny[1062]. Równolegle z natarciem wojsk lądowych, rosyjskie siły powietrzne przeprowadziły dziesiątki ataków powietrznych i rakietowych na cele ukraińskie z terytorium i z przestrzeni powietrznej Białorusi. Rosyjskie myśliwce i samoloty szturmowe wykorzystywały białoruskie lotniska wojskowe do lotów bojowych przeciwko celom w pobliżu Kijowa, podczas gdy z Rosji przyleciały bombowce

[1060] A. M. Dyner, *Przed atakiem – rosyjsko-białoruskie ćwiczenia Sojusznicze Zdecydowanie*, „Biuletyn PISM" 2022, nr 37, s. 1-2.
[1061] I. Topolski, *Military presence of the Russian Federation in the Republic of Belarus*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej" 2022, nr 2, s. 85.
[1062] A. Wilk, *Rosyjski atak na Ukrainę (24 lutego, godz. 15.00)* [w:] A. Wilk, P. Żochowski (red.), *Rok wojny...*, s. 39-40.

strategiczne i wystrzeliły z białoruskiej przestrzeni powietrznej rakiety w kierunku Ukrainy. Oprócz tego, działania rosyjskich sił powietrznych w północnych obwodach Ukrainy koordynowały dwa samoloty wczesnego ostrzegania i kontroli Beriew A-50 (Ripley 2022), które wystartowały z portu lotniczego Baranowicze i krążyły po białoruskiej przestrzeni powietrznej bez naruszania ukraińskiej przestrzeni powietrznej. Rosja wykorzystywała terytorium i przestrzeń powietrzną Białorusi jako platformę ostrzału przeciwko Ukrainie nawet po końcu marca, kiedy armia rosyjska została pokonana pod Kijowem i zaprzestała działań w północnych obwodach Ukrainy[1063].

A. Łukaszenka już 24 lutego 2022 r. zwołał w godzinach porannych nadzwyczajną naradę, w której udział wzięło dowództwo armii i szefowie organów bezpieczeństwa. Prezydent Białorusi zdementował informacje dotyczące udziału wojsk tego kraju w ataku na Ukrainę, zaś odpowiedzialność za rozpoczęcie konfliktu zbrojnego przerzucił na władze w Kijowie. Jak stwierdził „nie chciały one negocjować z Rosją". Wspomniał również, że to z jego inicjatywy wyszła propozycja pozostawienia „części" rosyjskich wojsk na Białorusi, które brały wcześniej udział w manewrach „Sojusznicza Stanowczość 2022". Miało to na celu ochronę jej południowej granicy przed „ukraińską prowokacją". Jak dodał, funkcja białoruskiej armii sprowadza się jedynie do zabezpieczenia tyłów wojsk rosyjskich przed potencjalnymi atakami dywersyjnymi. Dodatkowo, w celu osłony aktywności tych jednostek, podjęto decyzję o wyłączeniu na czas nieokreślony fragmentu białoruskiej przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego - wzdłuż zachodniej, jak i południowej części granicy tego kraju. A. Łukaszenka stwierdził, że możliwe jest podjęcie rozmów pokojowych w Mińsku, jednak po spełnieniu kilku „wstępnych warunków", do których należały m.in. demilitaryzacja Ukrainy i rezygnacja z jej akcesyjnych aspiracji do NATO, jak również zaprzestanie rzekomej agresji w stosunku do DRL i ŁRL, co stanowiło jedynie powtórzenie rosyjskiego ultimatum. Fakt udostępnienia białoruskiego terytorium w ramach agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę potwierdził jedynie pełną zależność Mińska co do współpracy wojskowej, czy bezpieczeństwa od Rosji[1064].

W dniu 25 lutego 2022 r. zorganizowany został nadzwyczajny szczyt szefów państw członkowskich Sojuszu Północnoatlantyckiego. Przywódcy krajów NATO oficjalnie potępili Federację Rosyjską za dokonaną agresję. Poinformowali również o wzmocnieniu obecności wojskowej na tzw. wschodniej flance Sojuszu. Białoruś wprost została oskarżona

[1063] A. Racz, *Russia's Defence Policy and Belarus after 2020* [w:] A. Moshes, R. Nizhnikau (red.), *Russian policy toward Belarus after 2020: at a turning point?,* London 2023, s, 57.
[1064] K. Kłysiński, *Białoruś wobec rosyjskiej agresji na Ukrainę* [w:] A. Wilk, P. Żochowski (red.), *Rok wojny...,* s. 43.

o udostępnienie swojego terytorium dla przeprowadzenia rosyjskich ataków na Ukrainę i jednomyślnie potępiona za formę współpracy z Federacją Rosyjską. Kraj ten został również wezwany do natychmiastowego zaprzestania popierania agresora[1065]. Białoruś została także potępiona przez Unię Europejską. Przywódcy krajów członkowskich UE wskazali, że Rosja i Białoruś zostaną pociągnięte do odpowiedzialności zgodnie z normami prawa międzynarodowego. Zdecydowano również o nałożeniu na oba kraje stosownych sankcji[1066]. Wśród nich można wymienić m.in. zakaz lotów rosyjskich i białoruskich statków powietrznych, wprowadzony w przestrzeni powietrznej wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Należy podkreślić, iż nie naruszał on zasad i regulacji międzynarodowego prawa lotniczego, w tym m.in. postanowień Konwencji chicagowskiej z 1944 r. Stanowił on jedynie konsekwencję powszechnie przyjętej we współczesnym prawie lotniczym zasady zwierzchnictwa terytorialnego państw w przestrzeni powietrznej. Był także uzasadniony kwestiami bezpieczeństwa, jak i koniecznością ochrony nienaruszalności granic państw członkowskich UE (zwłaszcza państw, które graniczyły z Rosją, Białorusią i Ukrainą)[1067].

Należy jednak przypomnieć, że Rosja już wcześniej wykorzystywała Białoruś w formie swojego pośrednika (*proxy*), zaś celem jej działań było zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa zarówno w państwach NATO, jak i w Ukrainie, a także wywołanie destabilizacji na płaszczyźnie informacyjnej. Z kolei reżim A. Łukaszenki, współdziałając w tym zakresie z Federacją Rosyjską, sprowadzał z państw trzecich cudzoziemców, którzy następnie chcieli przedostać się na terytorium krajów UE (wśród nich byli obywatele m.in. takich państw jak Irak, Kuba, czy Syria), w tym również na terytorium Ukrainy. Należy przypomnieć, że już w listopadzie 2021 r., tj. w okresie, który poprzedzał wybuch wojny, Białoruś i Rosja wywierały presję migracyjną na Ukrainę, grożąc skierowaniem wielu nieregularnych migrantów w stronę granicy białorusko-ukraińskiej. Plany te co prawda były realizowane, jednak z dużo mniejszym natężeniem, niż w przypadku Polski, czy też Litwy[1068].

Agresja Rosji na Ukrainę z dnia 24 lutego 2022 r., przy wykorzystaniu terytorium Białorusi, w odniesieniu do omawianej wcześniej rezolucji Zgromadzenia Ogólnego nr 3314 z 1974 r. i norm prawa międzynarodowego publicznego, oznaczała rozpoczęcie agresji nie

[1065] Z. Ciekanowski, D. Brążkiewicz, J. Nowicka, *Bezpieczeństwo państw Europy Wschodniej w sytuacji wojny na Ukrainie*, „Przegląd Geopolityczny" 2022, nr 42, s. 24.
[1066] W. Góralska, *Miejsce Europy i Unii Europejskiej w rosyjskiej myśli geopolitycznej*, „Systemy Bezpieczeństwa Narodowego" 2022, z. 26, s. 25.
[1067] K. Myszona-Kostrzewa, *Zakaz lotów rosyjskich statków powietrznych w przestrzeni powietrznej państw członkowskich Unii Europejskiej a międzynarodowe prawo lotnicze*, „Acta Iuris Stetinensis" 2023, nr 1, s. 97-98.
[1068] W. Jakubczak, *Działania hybrydowe Rosji wobec Ukrainy* [w:] D. Tarczyński, E. Krzysztofik, A. Romanko (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022, s. 40-41.

tylko przez samą Rosję, ale również i Białoruś. W przypadku tego ostatniego kraju sam fakt udostępniania swojego terytorium do dokonania agresji stanowi również akt agresji (art. 3 lit. f rezolucji)[1069]. W związku z tym Białoruś, z której terytorium nastąpił częściowy atak sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, jest także odpowiedzialna za agresję, co wiązało się z podjęciem wobec tego kraju odpowiednich przeciwśrodków, polegających m.in. na nałożeniu sankcji[1070].

5.3.3. Użycie bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego

Jeszcze nie tak dawno kwestia eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych była poruszana przede wszystkim w odniesieniu do wojskowych zastosowań tego typu urządzeń. Wykorzystanie nowej technologii dokonało fundamentalnych zmian nie tylko na współczesnym polu bitwy, ale również wpłynęło na samą doktrynę działań wojennych. Jednak trudno jest przy tym dokonać rozdziału technologii od polityki. Nowa technologia pozwala na wykonywanie operacji bojowych w sposób, który minimalizuje ryzyko strat, a w związku z tym, prowadzi również do obniżenia politycznie akceptowalnego progu użycia siły[1071].

We współczesnym świecie potencjał wojskowy dronów wydaje się być wręcz nieograniczony. Coraz większa liczba państw, które prowadzą różnego rodzaju działania militarne, włącza je w zasoby swoich armii. Jednym z przykładów konfliktu zbrojnego, w ramach którego bezzałogowe statki powietrzne były i w dalszym ciągu są wykorzystywane na szeroką skalę, jest konflikt toczący się wschodzie Ukrainy. Od 2014 r. zarówno strona ukraińska, jak i wspierani przez Rosję separatyści korzystają z różnego rodzaju dronów. Efektem starć na wschodzie Ukrainy była znaczna modernizacja ukraińskich sił zbrojnych. Dokonano m.in. ważnych reform, mających na celu poprawę kondycji tamtejszej armii i dostosowanie jej do obecnych wyzwań, także w zakresie konstruowania BSP. Dzięki nim, przez długi czas, możliwe było utrzymywanie *status quo* na wschodzie Ukrainy. Dodatkowo, mając na uwadze wszelkie słabości, czy też jawne braki w lotnictwie załogowym, drony stały

[1069] R. Kuźniar, B. Balcerowicz, A. Bieńczyk-Missala, P. Grzebyk, K. Jędrzejowska, R. Kupiecki, M. Madej, K. Pronińska, A. Szeptycki, P. Śledź, *Agresja Rosji…*, s. 33-34.
[1070] Stanowisko polskich prawników…, s. 2.
[1071] P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki…*, s. 1.

się niezwykle istotnym elementem, wykorzystywanym w walkach z prorosyjskimi separatystami[1072].

Kwestia BSP stała się również niezwykle istotna po rosyjskiej pełnoskalowej agresji na Ukrainę. Na uwagę zasługuje fakt dużej skuteczności eksploatowanych przez ukraińską armię bezzałogowych aparatów latających. Ta forma uzbrojenia stała się również przedmiotem zainteresowania mediów, które relacjonowały działania zbrojne na danych odcinkach frontu. Federacja Rosyjska przez długi czas nie stawiała w sferze swoich priorytetów kwestii wykorzystywania dronów. Zauważalna zmiana nastąpiła zaraz po zakończeniu wojny z Gruzją, która miała miejsce w 2008 r. Jak podkreśla R. Rochowicz „Przemysł rosyjski był zacofany technologicznie o co najmniej dwie–trzy dekady. Najszybszym sposobem nadrobienia zaległości był zakup gotowych produktów, najlepiej takich, na których konstrukcji można byłoby zacząć odbudowywać własną bazę konstrukcyjną, a następnie produkcyjną. Pomimo tego rosyjskie bezzałogowce nie sprawdziły się na froncie rosyjsko-ukraińskim, a Kreml w większości przypadków musiał bazować na zakupionych w Iranie dronach Shahed-136”[1073]. Irańskie drony stanowiły ważny element w rosyjskiej presji, zakładającej uderzenia bezzałogowymi statkami powietrznymi nie tylko na obiekty wojskowe, ale również i cywilne, zlokalizowane w zasadzie na całym terytorium Ukrainy. Ataki te często miały charakter kombinowany i były wykonywane zarówno w warunkach dziennych, jak i nocnych, z wykorzystaniem dronów-kamikadze Gerań-1 (Shahed-131) i omawianego powyżej Gerań-2 (Shahed-136)[1074]. W lipcu 2022 r. w Białym Domu doradca ds. bezpieczeństwa narodowego USA Jake Sullivan stwierdził, że Iran sprzedaje Rosji setki dronów i będzie szkolić siły rosyjskie w zakresie używania i rozmieszczania tych bezzałogowych bojowych statków powietrznych w ramach „operacji specjalnej” na Ukrainie. Dzień później Nasser Kanani, rzecznik Ministerstwa Spraw Zagranicznych Islamskiej Republiki Iranu, w sposób dorozumiany potwierdził autentyczność sprzedaży irańskich dronów Rosji, podkreślając jednocześnie, że „historia współpracy między Islamską Republiką Iranu a Federacją Rosyjską w dziedzinie nowoczesnych technologii sięga jeszcze czasów sprzed wojny na Ukrainie”[1075].

[1072] F. Kowalska, J. Kardaś, *Wykorzystanie bezzałogowców w konflikcie na wschodzie Ukrainy* [w:] R. Kamprowski, M. Skarżyński (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019, s. 63-64.
[1073] R. Rochowicz, *Drony w wojnie Ukrainy z Rosją*, „Problemy Techniki Uzbrojenia” 2022, z. 160, s. 98-99.
[1074] M. Gawęda, *Wojna rosyjsko-ukraińska wymiar powietrzny*, „Lotnictwo Aviation International” 2023, nr 8, s. 20.
[1075] M. Eslam, *Iran's Drone Supply to Russia and Changing Dynamics of the Ukraine War*, „Journal For Peace and Nuclear Disarmament” 2022, nr 2, s. 508-509.

Nieco inaczej sytuacja wyglądała na Ukrainie. Jak zauważa D. Liszkowska „Jeszcze w 2019 r. ukraiński rząd podpisał z Turcją umowę o wartości 69 mln USD na zakup dronów Bayraktar TB2, produkowanych przez tureckie przedsiębiorstwo Baykar Makina. Strona turecka nie ujawniła szczegółów dotyczących sprzedaży. W październiku 2020 r. pojawiła się informacja o kolejnym podpisanym kontrakcie (spekulacje medialne mówiły o zakupie 24-48 aparatów). Dnia 11 września 2021 r. generał Walerij Załużny, dowódca ukraińskich sił zbrojnych, poinformował agencję informacyjną Report, że w jednostkach jest 12 TB2, a na lata 2021–2022 planowany jest zakup kolejnych 24. Jak wynika z komunikatów prasy ukraińskiej, 9 kwietnia 2021 r. wojsko tego państwa po raz pierwszy użyło tureckiego drona Bayraktar TB2 do misji rozpoznawczej w regionie Donbasu"[1076].

Dron Bayraktar TB2 lub Bayraktar-2 jest bezzałogowym statkiem powietrznym, który został zaprojektowany i jest obecnie produkowany w Turcji. Jego producent to prywatna turecka spółka zbrojeniowa Baykar, zaś jej nazwa wywodzi się od wyrażenia „Bayraktar Kardeşler", oznaczającej braci Bayraktar. Spółka specjalizuje się w produkcji bezzałogowych statków powietrznych, systemów dowodzenia, czy sztucznej inteligencji. TB2 to konstrukcja z dwoma charakterystycznymi belkami ogonowymi. Płatowiec wykonany jest z nowoczesnych materiałów kompozytowych. Dron Bayraktar TB2 może spędzić w przestrzeni powietrznej łącznie aż 27 godz. i 3 min. Ma także możliwość autonomicznego kołowania, startu, lotu i lądowania. Jego działania monitoruje naziemna stacja kontroli, umożliwiająca ręczne sterowanie platformą. Maksymalna prędkość lotu to 220 km/h, natomiast prędkość przelotowa - 130 km/h. Promień działania oscyluje w granicach 150 km, zaś udźwig to 150 kg. Środki rażenia, które mogą być przenoszone przez TB2 to tzw. mikroamunicja MAM-L[1077] i MAM-C[1078]. Sposób wykorzystania Bayraktar TB2 i skuteczność stanowiły przedmiot zainteresowania nie tylko Federacji Rosyjskiej. Należy podkreślić, że w 2022 r. Ukraina dysponowała 86 takimi dronami[1079].

Bezzałogowe statki powietrzne Bayraktar docierały także na Ukrainę po 24 lutego 2022 r. Federacja Rosyjska podejmowała kroki, mające na celu przerwanie realizacji dostaw,

[1076] D. Liszkowska, *Polityka Turcji wobec Rosji i Ukrainy w kontekście zbrojnego konfliktu rosyjsko-ukraińskiego*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej" 2022, nr 20, s. 253.
[1077] MAM-L to mała bomba szybująca produkowana przez tureckie przedsiębiorstwo Roketsan, przenoszona przez drony i lekkie samoloty uderzeniowe, przeznaczona do niszczenia pojazdów opancerzonych. W sprzyjających warunkach może porazić wskazany cel z maksymalnej odległości 15 km, zob. H. Królikowski, *Tureckie bezzałogowe statki latające na frontach wojny z terroryzmem i innych współczesnych konfliktów zbrojnych – wybrane zagadnienia* [w:] W. Zubrzycki, J. Cymerski (red.), *Terroryzm/antyterroryzm. Dwie dekady po zamachach z 11 września*, Szczytno 2023, s. 214.
[1078] MAM-C jest mniejszą bombą szybującą przeznaczoną do rażenia celów nieopancerzonych i siły żywej. H. Królikowski, zob. *Ibidem*, s. 214.
[1079] Ibidem, s. 212-214.

jednak, jak wskazywała strona turecka, Baykar Makina to firma prywatna, zaś jej kontrakty nie należą do transakcji międzypaństwowych. Na portalu *Overt Defense A. Smith* wskazywała, że co najmniej 16 potwierdzonych lotów ukraińskich samolotów transportowych z fabryki w Turcji na lotnisko Jasionka pod Rzeszowem miało miejsce już po rozpoczęciu rosyjskiej agresji[1080]. Należy zauważyć, iż poszczególne państwa, czy osoby prywatne przekazały Siłom Zbrojnym Ukrainy tysiące bezzałogowych statków powietrznych – zarówno małych, cywilnych urządzeń, jak i wojskowych aparatów rozpoznawczo-bojowych. Pełnią one istotną rolę w rozpoznaniu, a także naprowadzaniu artylerii, i co ciekawe - również w kształtowaniu przekazu medialnego[1081].

Jednocześnie wiele krajów zachodnich podjęło próby wzmocnienia ukraińskiej obrony przeciwlotniczej, które miały podnieść możliwości reagowania na ataki rosyjskich bezzałogowców. Republika Federalna Niemiec dwa miesiące po rozpoczęciu konfliktu zbrojnego wydała zgodę na przekazanie stronie ukraińskiej dział przeciwlotniczych Gepard, wspomagających zwalczanie bezzałogowych statków powietrznych. Natomiast priorytetem ministra obrony Niemiec B. Pistoriusa (objął on urząd w styczniu 2023 r.) w dostawach dla Kijowa była szeroko pojęta obrona przeciwlotnicza. Skupienie się na takim rodzaju broni wynikało z intensyfikacji rosyjskich ataków, także z wykorzystaniem BSP, na ukraińskie miasta, czy też tamtejszą infrastrukturę energetyczną. Z racji tego Niemcy przekazały stronie ukraińskiej system IRIS-T SLM, w skład którego wchodził radar, wyrzutnie i pociski. W kwietniu 2023 r. ukraińska armia otrzymała od rządu federalnego Niemiec system obrony powietrznej i przeciwrakietowej Patriot[1082].

Co ciekawe, w ostatnim czasie, z powodu wyczerpujących się rosyjskich strategicznych rezerw pocisków rakietowych, zauważalny jest wzrost przerw pomiędzy kolejnymi falami ataków. Z racji tego strona rosyjska coraz częściej wykorzystuje drony-kamikadze Shahed. Należy podkreślić, że często celem tych dronów jest „przeciążenie" ukraińskiej obrony przeciwlotniczej, a następnie dokonywanie ataków pociskami rakietowymi. W samym tylko lipcu w 2023 r. na terytorium Ukrainy odnotowano ataki, w których wykorzystano ok. 265 dronów-kamikadze Shahed, a także ok. 150 różnego rodzaju pocisków. Skuteczność ukraińskiej OPL wynosiła 77% w stosunku do dronów[1083].

[1080] R. Rochowicz, *Drony w…*, s. 106.
[1081] J. Tarociński, A. Wilk, *Dostawy broni – konieczność dla Ukrainy, wyzwanie dla Zachodu*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich" 2023, nr 513, s. 4.
[1082] P. Lipold, *Wpływ rosyjskiej agresji na Ukrainę na politykę RFN*, „Kwartalnik Bellona" 2023, nr 1, s. 19.
[1083] M. Gawęda, *Wojna w…*, s. 21-23.

Aktualnie tocząca się pomiędzy Rosją a Ukrainą wojna jest zarazem pierwszym pełnoskalowym konfliktem o charakterze symetrycznym, w ramach którego intensywnie wykorzystuje się bezzałogowe statki powietrzne. Obie strony konfliktu w dalszym ciągu starają się udoskonalić operowanie dronami i wypracować nowe metody ich unieszkodliwiania. Dotychczasowa analiza powyższego materiał wskazuje, że o ile strona ukraińska lepiej rozwinęła eksploatację bezzałogowców, to Federacja Rosyjska z kolei posiada większy potencjał w zakresie ich neutralizacji. Według danych, przedstawionych przez *Royal United Services Institute* (RUSI), Ukraina traci miesięcznie ok. 10 tysięcy dronów, zwłaszcza komercyjnych. Pomimo znacznych strat, wykorzystanie tanich BSP na froncie nie zmniejsza się, a jedynie jest ono dostosowywane do nowych warunków[1084].

Rola systemów UAV okazała się niezwykle istotna w kilku kluczowych momentach trwającej wojny. Jak zauważa R. Rochowicz „Znaczenie to bez wątpienia uwypukliły ukraińskie informacje o kolejnych sukcesach ich uzbrojonych dronów. Z kolei ogłaszane, raczej mocno przesadzone, tak przez Rosjan, jak i Ukraińców, rzekome sukcesy w niszczeniu wrogich UAV tylko pokazują, jak ważnym elementem wyposażenia są one dla obu walczących stron. Obie strony już po 24 lutym 2022 r. zaczęły wprowadzać do użytku doraźnie przygotowane uzbrojone bezzałogowce. Braki w typowo wojskowym sprzęcie, Ukraińcy nadrabiają, starając się dostosowywać dostępne cywilne drony do zadań *stricte* bojowych. Ukraina może także liczyć na pomoc innych państw, jawnie potępiających rosyjską agresję. Przekłada się to na dostawy uzbrojenia i specjalistycznego wyposażenia, w tym również różnej klasy bezzałogowców”[1085].

Warto podkreślić, że obie strony konfliktu stawiają jednak na bezzałogowe statki powietrzne o znacznym zasięgu, traktując je jako tańszy zamiennik precyzyjnych pocisków. Przykładowo, Rosja atakuje ukraińską infrastrukturę cywilną i miasta wspominanymi już irańskimi dronami Shahed-136, które mogą przelecieć nawet 2000 km. Ukraina pierwotnie dość skutecznie przechwytywała BSP (ponad 80% skuteczności), jednak wiązało się to z wyczerpywaniem obrony powietrznej. Shahed-136 jest stosunkowo tani, bo kosztuje około 20 000 dolarów i może zrekompensować malejące zapasy amunicji precyzyjnej w Rosji. Jednokierunkowe drony szturmowe są zatem tańsze niż rakiety i mogą również wydawać się niewidoczne dla systemów radarowych obrony powietrznej ze względu na ich wysokość, położenie i prędkość. Dlatego również produkcja jednokierunkowych dronów szturmowych

[1084] S. Mitkow, J. Antczak, M. Roszkiewicz, *Zarządzanie innowacjami w przemyśle zbrojeniowym przy współpracy startupu jako istotny element budowy bezpieczeństwa w dobie zagrożenia ze Wschodu,* „Studia wschodnioeuropejskie” 2023, nr 19, s. 242.
[1085] R. Rochowicz, *Drony w…*, s. 113-114.

stała się priorytetem ukraińskiej armii[1086]. Duża część ukraińskich wysiłków na rzecz opracowania własnych jednokierunkowych dronów szturmowych skupia się na zwiększaniu odległości, jaką BSP może przelecieć w celu dostarczenia materiałów wybuchowych. Przykładowo, atak dronami dalekiego zasięgu wymierzony był w rosyjską rafinerię ropy naftowej w Rostowie w czerwcu 2022 r. Ataki dronów na rosyjską ziemię nasiliły się od wiosny 2023 r. ze względu na pojawiające się systemy dalekiego zasięgu, takie jak drony *UJ-22 Airborne* i *Beaver*, które mogą przelecieć nawet 1000 km. Ukraińskie drony dolatywały nawet do Moskwy, atakując rosyjskie lotniska i regiony przygraniczne i odcinając rosyjskie dostawy. Dzięki temu odwracają one uwagę sił rosyjskich od ukraińskiej kontrofensywy[1087].

Podsumowując, należy stwierdzić, że użycie dronów wojskowych przez armię ukraińską spowodowało przerwanie natarcia i zniszczenie rosyjskich sił zbrojnych, przynajmniej w niektórych operacjach. Skuteczność BSP w wojnie na Ukrainie to kolejny krok w kształtowaniu się w ostatnich latach trendu związanego z coraz większym wykorzystaniem bezzałogowców w operacjach wojskowych, od Jemenu po Liban, Etiopię, Libię, a teraz samą Ukrainę. Świadomość tego ma również Federacja Rosyjska, stąd też obie strony czynnie korzystają z możliwości, jakie niosą za sobą bezzałogowe statki powietrzne. Z racji tego sformułowanie „pierwsza wojna dronów", odnoszące się do konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, nie jest pozbawione sensu, a tego typu pojedynków nowej technologii zapewne w przyszłości będzie jeszcze więcej[1088]. Należy więc to uwzględnić i wdrażać regulacje prawne, które umożliwiłyby szerokie wykorzystanie BSP w konfliktach zbrojnych, zgodnie z tymi regulacjami i obowiązującym prawem humanitarnym.

5.3.4. Kwestia militarnej pomocy państw członkowskich Unii Europejskiej i Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego

Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę była i w dalszym ciągu jest istotnym testem dla stosunków transatlantyckich, zarówno w kwestii Sojuszu Północnoatlantyckiego, jak i stosunków USA z UE i poszczególnymi krajami europejskimi. Z racji tego, że konflikt zbrojny zbiegł się z uchwaleniem nowej koncepcji strategicznej Sojuszu, był on okazją do ukazania rzeczywistej aktywności NATO, jak również przyszłych ram i celów ich prowadzenia. Jeszcze nigdy w historii Sojuszu, nie mógł on podjąć próby dostosowania

[1086] D. Kunertova, *Drones have boots: Learning from Russia's war in Ukraine*, „Contemporary Security Policy" 2023, nr 4, s. 581-582.
[1087] *Ibidem*, s. 583.
[1088] M. Eslam, *Iran's Drone…,* s. 509.

swojej koncepcji strategicznej do tak znaczących, aktualnych i bezpośrednich zagrożeń, które rozgrywały się u granic państw NATO i których skutki odczuwalne były nie tylko regionalnie, ale również globalnie - zarówno w wymiarze militarnym, jak i gospodarczym, politycznym, energetycznym i społecznym. Poddając analizie reakcje NATO i UE na agresję Federacji Rosyjskiej, należy rozważyć nie tylko formę odpowiedzi organizacji międzynarodowych, ale również poszczególnych krajów członkowskich, z racji tego, że cała aktywność w tym aspekcie nie mogła być prowadzona jedynie przez NATO i UE – zwłaszcza w odniesieniu do pomocy militarnej[1089]. Co istotne, jeszcze przed 24 lutego 2022 r., w styczniu 2022 r., ze względu na rosnącą presję militarną ze strony Rosji, decyzję o bezpłatnym przekazaniu Ukrainie broni i amunicji podjęły m.in. Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Polska, Czechy, Litwa, Łotwa i Estonia. Inne kraje członkowskie UE i NATO, odnosząc się do powyższej pomocy militarnej, wyrażały swój sprzeciw, albo też obojętność[1090].

Należy także przypomnieć, że wśród siedmiu wymienionych przez W. Putina zasadniczych argumentów, którymi prezydent Rosji argumentował w orędziu telewizyjnym z dnia 21 lutego 2022 r. uznanie niepodległości DRL i ŁRL znalazła się również kwestia „utworzenia baz wojskowych w formie ośrodków szkoleniowych Sojuszu na Ukrainie" oraz przesyłania broni z państw zachodnich. Prezydent Rosji podkreślał, że pod pretekstem ćwiczeń wojskowych ulokowano tam kontyngenty wojskowe NATO, zaś sam Zachód miał analizować terytorium Ukrainy w kontekście przyszłego teatru wojny. Co więcej, Ukraina miała kształtować swoje bezpieczeństwo przy znacznym udziale Sojuszu Północnoatlantyckiego. W. Putin domagał się natychmiastowej rezygnacji z ekspansji NATO na wschód, gdyż - jego zdaniem - to właśnie poszerzenie Sojuszu stanowiło główne źródło kryzysu bezpieczeństwa oraz stosunków międzynarodowych. Kolejnym jego żądaniem, niezwykle istotnym z punktu widzenia wschodniej flanki NATO, było cofnięcie infrastruktury wojskowej Sojuszu do stanu z 1997 r. – w tym kontekście warto przypomnieć, że Polska dołączyła do NATO 12 marca 1999 r.[1091]. Co ważne, w przeszłości Federacja Rosyjska podejmowała już działania zbrojne przeciwko swoim sąsiadom, którzy utrzymywali bliskie relacje z państwami zachodnimi (Gruzja 2008 r.). Zdaniem Rosji, cykliczne rozszerzanie

[1089] A. Podraza, *Stanowisko NATO wobec agresji Rosji na Ukrainę* [w:] D. Tarczyński, E. Krzysztofik, A. Romanko (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022, s. 78-79.
[1090] J. Gotkowska, P. Szymański, *Państwa NATO wobec dostaw broni dla Ukrainy*, „Komentarze OSW" 2022, nr 423, s. 1-2.
[1091] C. Mik, *Agresja Rosji…*, s. 437.

Sojuszu Północnoatlantyckiego w Europie Środkowej i Wschodniej było krokiem zagrażającym Rosji[1092].

Sojusz Północnoatlantycki powstał w ramach zawartego w dniu 4 kwietnia 1949 r. Traktatu Północnoatlantyckiego, który jest prawną podstawą jego funkcjonowania i wprost nawiązuje do art. 51 KNZ, stanowiącego potwierdzenie niezbywalnego prawa każdego niepodległego państwa do samodzielnej i zbiorowej samoobrony. Jak zauważa R. Brzeski „Głównym celem NATO jest zagwarantowanie środkami politycznymi i militarnymi, wolności i bezpieczeństwa wszystkim swoim członkom, zgodnie z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych. Od momentu swojego powstania Sojusz oparty jest na wspólnych wartościach demokracji, praw człowieka i poszanowaniu prawa oraz działa na rzecz ustanowienia sprawiedliwego i trwałego ładu pokojowego w Europie. Ten główny cel Sojuszu pozostaje niezmieniony i nabrał szczególnego znaczenia po zakończeniu okresu Zimnej Wojny, ponieważ po raz pierwszy w historii powojennej Europy jego osiągniecie, stało się całkowicie realne”[1093]. Niestety plany te przekreślił 2022 r. i rosyjska agresja na Ukrainę. Stworzyła ona zupełnie nowy porządek międzynarodowy, mogący zagrozić nawet wybuchem trzeciej wojny światowej w przypadku niepowstrzymania rosyjskiej ekspansji[1094].

Pomimo wysiłków NATO zmierzających do powstrzymania agresywnych działań Rosji na Ukrainie, 24 lutego 2022 r. Rosja rozpoczęła przeciwko Ukrainie wojnę na dużą skalę, atakując jednocześnie z trzech kierunkach: z północy, południa i ze wschodu. Społeczność międzynarodowa, zwłaszcza Stany Zjednoczone, Unia Europejska i Wielka Brytania, zdecydowanie potępiły agresję Rosji i zadeklarowały bezwarunkowe wsparcie dla Ukrainy – militarne, finansowe, gospodarcze, humanitarne i wywiadowcze. Rosyjska agresja zjednoczyła kraje Zachodu w dążeniu do powstrzymania rosyjskich dążeń imperialistycznych i wsparcia Ukrainy w jej wojnie wyzwoleńczej. Wydarzenia te pokazały również, że Federacja Rosyjska jest wrogiem, stanowiącym wielkie zagrożenie dla bezpieczeństwa euroatlantyckiego. NATO zdecydowanie potępiło inwazję Rosji na Ukrainę, która jest całkowicie nieuzasadniona, niesprowokowana i niezgodna z prawem międzynarodowym[1095].

[1092] G. Nycz, *Paradoksy odstraszania i jego zawodność na przykładzie względnej bierności militarnej mocarstw zachodnich wobec inwazji Rosji na Ukrainę w 2022 r.* [w:] M. Banasik, A. Rogozińska (red.), *Bezpieczeństwo geopolityczne*, Warszawa 2022, s. 47.

[1093] R. Brzeski, *NATO: vademecum*, Warszawa 1999, s. 23.

[1094] T. Płudowski, *American Foreign Policy Doctrines from Isolationism to Indispensability (and Somewhat Back?)* [w:] M. Banasik, A. Rogozińska, P. Gawliczek (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022, s. 218.

[1095] P. A. Petersen, G. King Melcher, *Institutional Capacity of the Euro-Atlantic Security System in the Conditions of Russia's Military Aggression Against Ukraine* [w:] M. Banasik, A. Rogozińska, P. Gawliczek (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022, s. 121-122.

W pierwszym etapie rosyjskiej agresji, wszelkie dostawy, które były realizowane przez państwa członkowskie NATO dla broniącej się Ukrainy skupiały się na trzech podstawowych kategoriach tj. broni indywidualnej, wyposażeniu ochronnym (jak np. kamizelki, hełmy), czy też urządzeniach optoelektronicznych. W momencie spowolnienia rosyjskiej ofensywy i częściowej stabilizacji linii frontu, kraje Sojuszu na podstawie relacji bilateralnych zdecydowały się na przekazywanie bardziej specjalistycznego sprzętu tj. czołgów, broni artyleryjskiej, czy bojowych wozów piechoty[1096]. Niezwykle istotnym momentem w kwestii planowania oraz dostaw sprzętu i uzbrojenia dla Ukrainy był kwiecień 2022 r., kiedy to utworzono Grupę Kontaktową ds. Wsparcia Ukrainy (ang. *Ukraine Defence Contact Group* - tzw. format Ramstein). W trakcie cyklicznych spotkań rozmawiano nie tylko na temat bieżących problemów Sił Zbrojnych Ukrainy (ZSU), ale również opracowywano konkretne plany dostaw broni oraz amunicji. Grupa pierwotnie liczyła 54 kraje, z czego 31 stanowili członkowie Sojuszu Północnoatlantyckiego, będący jednocześnie największymi donorami wsparcia wojskowego dla Ukrainy[1097]. Wspomniana struktura, w ramach której doszło do skoordynowania prac, doprowadziła do intensyfikacji dostaw sprzętu i uzbrojenia wojskowego, pod kątem ilościowym, jak również i jakościowym. Efektem tego było przekazanie Ukrainie m.in. systemów obrony powietrznej (m.in. baterie PATRIOT), samolotów myśliwskich oraz zwiększenie ilość przekazywanych bojowych wozów piechoty i czołgów. Aktualnie największym dostawcą sprzętu dla Ukrainy są Stany Zjednoczone. Dzięki wsparciu poszczególnych państw NATO, Ukraina była w dalszym ciągu zdolna do prowadzenia skutecznej obrony przeciw Rosji i podjęcia działań ofensywnych[1098]. Oczywiście wsparcie państw sprzyjających Ukrainie odgrywa kluczową rolę, jednak – co należy podkreślić - powyższy mechanizm nie opiera się na zdolnościach instytucjonalnych NATO, jako organizacji zapewniającej pokój i bezpieczeństwo w obszarze euroatlantyckim, ale na inicjatywie krajów partnerskich. Gdyby NATO miało jasny mandat do bezpośredniego odparcia zbrojnej agresji Federacji Rosyjskiej, jasne jest, że pomoc Ukrainie byłaby silniejsza i szybsza[1099].

[1096] M. Miszczuk, *Adaptacja Sojuszu Północnoatlantyckiego do nowych zagrożeń kreowanych przez Federację Rosyjską*, „Studia Bezpieczeństwa Narodowego" 2023, nr 2, s. 41-42.
[1097] H. Bazhenova, *Międzynarodowa pomoc finansowa i militarna dla Ukrainy walczącej z rosyjską agresją*, „Komentarze Instytutu Europy Środkowej" 2023, nr 792, s. 1-2.
[1098] M. Miszczuk, *Adaptacja Sojuszu…*, s. 41-42.
[1099] O. Oliynyk, *Institutional Capacity of the Euro-Atlantic Security System in the Conditions of Russia's Military Aggression Against Ukraine* [w:] M. Banasik, A. Rogozińska, P. Gawliczek (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022, s. 128.

Stany Zjednoczone są krajem najpoważniej zaangażowanym w pomoc wojskową dla ogarniętej walką Ukrainy. Jak podaje portal *Ukraine Support Tracker* Instytutu Gospodarki Światowej w Kilonii, po 100 dniach wojny Stany Zjednoczone przekazały pomoc wojskową o wartości prawie 26 miliardów dolarów. Dostarczono m.in. ponad 1400 przenośnych zestawów przeciwlotniczych FIM-92 Stinger, ponad 5500 zestawów przeciwpancernych Javelin, ponad 14 000 innych środków przeciwpancernych, ponad 700 amunicji krążącej Switchblade, 90 dział holowanych kalibru 155 mm, 72 pojazdy do holowania tych dział, 200 gąsienicowych transporterów opancerzonych M113, 16 helikopterów rodziny Mi-17, ponad 7 000 sztuk broni strzeleckiej, 50 milionów nabojów do broni strzeleckiej, bezzałogowe statki powietrzne rozpoznawcze RQ-20 Puma, dwa radary rozpoznania powietrznego, czy miny przeciwpiechotne M18A1 Claymore. Pomoc ta następnie była kontynuowana przy wsparciu sojuszników USA oraz w porozumieniu z Kijowem, który na bieżąco raportuje listy potrzeb[1100]. Jak zauważa M. Piotrowski „Po roku od rozpoczęcia rosyjskiej agresji amerykańska pomoc wojskowa stanowiła już 29,3 mld dol. z 44,2 mld dol. łącznie przeznaczonych dla Ukrainy od początku rosyjskiej inwazji. W ciągu roku USA przekazały m.in. systemy przeciwpancerne Javelin (8 tys.), przeciwlotnicze Stinger (1,6 tys.), amunicję krążącą Phoenix Ghost (1,8 tys.) i Switchblade (700), pojazdy opancerzone MRAP (ponad 500), M113 (300), M1117 (250) i armatohaubice M109, M198, M777 (łącznie 160), co łącznie stanowiło 31. pakietów wsparcia”[1101]. Do końca grudnia 2023 r. USA przekazały wsparcie o łącznej wartości ponad 75 mld dol., z czego ponad 44 mld dol. stanowiła pomoc wojskowa, a ponad 26 mld dol. pomoc ekonomiczna (na pomoc humanitarną w tym samym czasie przeznaczono prawie 4 mld dol.). Wsparcie Stanów Zjednoczonych odgrywało kluczową rolę i umożliwiało ukraińskiej armii dalszą obronę, zaś strukturom państwa funkcjonowanie w trakcie wojny[1102]. Pomoc USA stanowiła ponad 50% całościowego wsparcia militarnego, którego wszystkie kraje udzieliły Ukrainie od początku wojny. Liderami w tym zakresie były również Wielka Brytania, Polska, Niemcy, kraje bałtyckie oraz Czechy[1103].

Kolejnym kluczowym państwem, istotnie wspierającym ukraińską armię była Wielka Brytania. Jak zauważa P. Pacek „Wśród broni wysłanej Ukrainie znajdują się:

[1100] A. Rogozińska, *U.S. Policy Toward the Russian-Ukrainian War of 2022* [w:] M. Banasik, A. Rogozińska, P. Gawliczek (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022, s. 230.
[1101] M. Piotrowski, *Amerykańskie wsparcie dla Ukrainy w rok od rosyjskiej inwazji*, „Biuletyn PISM” 2023, nr 14, s. 1-2.
[1102] M. Piotrowski, D. Szeligowski, *Polityka Stanów Zjednoczonych wobec Ukrainy*, „Biuletyn PISM” 2023, nr 182, s. 1.
[1103] M. Miszczuk, *Adaptacja Sojuszu…,* s. 42.

wieloprowadnicowe wyrzutnie rakiet M270, 120 transporterów opancerzonych Mastiff, 6 samobieżnych systemów przeciwlotniczych Stromer, 200 kierowanych pocisków Brimstone-1, 7565 przeciwpancernych pocisków kierowanych NLAW, rakietowe systemy przeciwlotnicze Starstreak, 2 niszczyciele min typu Sandown, 200 dronów rozpoznawczych Desert Hawk, utajniony rodzaj dronów transportowych, a także we współpracy z rządem norweskim minidrony rozpoznawcze Black Hornet"[1104]. Łączną wartość brytyjskiej pomocy militarnej szacuje się na ponad 7 mld euro[1105].

Także Polska przekazywała stronie ukraińskiej swoje systemy uzbrojenia, czy też amunicję. Działania te wpisywały się w aktywność USA oraz innych krajów NATO i UE. W styczniu 2023 r. Mariusz Błaszczak - polski Minister Obrony Narodowej - w trakcie konferencji prasowej w Rammstein poinformował o przekazaniu Ukrainie ponad 240 czołgów[1106]. Natomiast w lipcu 2023 r. Centrum Operacyjne Ministerstwa Obrony Narodowej podało do publicznej wiadomości, że łączna wartość polskiej pomocy militarnej dla Ukrainy sięgnęła 3 mld euro, co stanowi ponad 13,3 mld zł. Kwota ta obejmowała m.in. „czołgi Leopard 2A4, część myśliwców MiG-29, Pioruny, Groty, T-72M/M1/M1R, systemy przeciwlotnicze Osa i Newa, 100 moździerzy LMP-2017, 18 armatohaubic samobieżnych AHS Krab, przeciwpancerne pociski kierowane Javelin, drony rozpoznawcze FlyEye, amunicję krążącą Warmate, a także duże ilości pozostałej amunicji, części zamienne, różnego rodzaju pojazdy"[1107].

Republika Federalna Niemiec w pierwszym okresie wojny dość niechętne odnosiła się do kwestii dostarczania broni walczącej Ukrainie. Ewidentnie niedostateczny wymiar zaangażowania strony niemieckiej (w porównaniu do USA, Wielkiej Brytanii czy nawet Polski) wyraźnie kontrastował z potencjałem gospodarczym i militarnym tego kraju, a nawet jego europejskimi, czy też międzynarodowymi aspiracjami. Z racji tego narastała krytyka wobec kanclerza Niemiec - ze strony sojuszników (jak np. Polski i państw bałtyckich), ale również ze strony samej Ukrainy, czy nawet niemieckich partii CDU/CSU i tamtejszej opinii publicznej. Krytykowano także sposób przekazywania informacji o kolejnych transzach (w wielu przypadkach strona ukraińska dowiadywała się o nich z mediów), jak również

[1104] P. Pacek, *Znaczenie wsparcia…,* s. 84.

[1105] https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/sprawdzilismy-jaka-bron-polska-juz-dostarczyla-ukrainie-jestesmy-w-gronie-liderow/k0b8775 (dostęp 29.01.2023 r.)

[1106] D. Kozerawski, *Konflikt zbrojny w Ukrainie – reperkusje dla zdolności militarnych Polski* [w:] A. Gruszczak (red.), *THE WAR MUST GO ON. Dynamika wojny w Ukrainie i jej reperkusje dla bezpieczeństwa Polski*, Kraków 2023, s. 123.

[1107] https://defence24.pl/wojna-na-ukrainie-raport-specjalny-defence24/wiemy-ile-polska-przeznaczyla-na-pomoc-wojskowa-dla-ukrainy-defence24-news (dostęp: 29.01.2024 r.)

nieproporcjonalne opóźnienia w zakresie realizacji zapowiedzianych już dostaw. Z czasem zauważalna była jednak zmiana niemieckiego stanowiska. W dniu 26 kwietnia 2022 r. niemieckie Ministerstwo Obrony Narodowej poinformowało o przekazaniu 50 samobieżnych dział przeciwlotniczych Gepard, zaś na początku maja 2022 r. dostarczono 7 haubic samobieżnych z zasobów Bundeswehry[1108]. Jak wskazuje P. Pacek „Dodatkowo Berlin dostarczył Ukrainie 5 wieloprowadnicowych wyrzutni rakiet MARS II wraz z dostawami pocisków, 30 pojazdów o zwiększonej odporności na miny MRAP DINGO, 14 samobieżnych armatohaubic Panzerhaubitze 2000, system obrony powietrznej Iris-T wraz z dostawami pocisków, 54 bojowych transporterów opancerzonych M113, 39 pojazdów do patrolu granic, czy 10 samochodów wielozadaniowych Humvee”[1109].

Dość interesującym przykładem jest także Estonia. Stosunkowo mała, nadbałtycka republika już od samego początku konfliktu rosyjsko-ukraińskiego intensywnie wspiera Ukrainę w aspekcie militarnym, jak i finansowym. Należy podkreślić, że to właśnie Estonia dostarczyła Ukrainie pociski przeciwpancerne Javelin, kierowane systemy przeciwpancerne, granatniki, czy pojazdy opancerzone. Następnie po otrzymaniu zgody ze strony Niemiec, Estonia przekazała Ukrainie haubice, pochodzące z tego kraju. Zgodnie z informacjami estońskiego Centrum Inwestycji Obronnych łączna wartość pomocy militarnej tego kraju dla Ukrainy już na początku kwietnia 2022 r. przekroczyła granicę 230 mln euro. Należy dodać, że rząd Estonii przekazuje dodatkowo pomoc medyczną, w skład której wchodzą środki ochrony indywidualnej. Estonia, jako państwo o stosunkowo małej powierzchni, przeznaczyła blisko 0,8% własnego PKB na wsparcie Ukrainy, stając się też w tym zakresie liderem wśród państw nadbałtyckich[1110]. Na koniec grudnia 2023 r. pomoc ta była wyceniana już na ponad 500 mln euro[1111].

W dniach 29-30 czerwca 2022 r. w stolicy Hiszpanii - Madrycie - miał miejsce kolejny szczyt Sojuszu Północnoatlantyckiego. Wzięli w nim udział szefowie państw i rządów krajów NATO, którzy podjęli istotne decyzje, mające na celu dostosowanie organizacji do obecnych zagrożeń bezpieczeństwa euroatlantyckiego w oparciu polityczne i ekonomiczne możliwości. Mając na uwadze agresję Federacji Rosyjskiej w Ukrainie, w ramach szczytu doszło do swoistej readaptacji Sojuszu, zdaniem niektórych, skłaniającej do porównań jeszcze z czasów zimnej wojny. Dokonano zatwierdzenia nowej koncepcji strategicznej, która opisuje

[1108] K. Malinowski, *Epokowy zwrot (Zeitenwende) w niemieckiej polityce bezpieczeństwa. Chwiejne podstawy i niepewne rezultaty*, „Przegląd Zachodni” 2022, nr 3, s. 26-28.
[1109] P. Pacek, *Znaczenie wsparcia…,* s. 86.
[1110] Z.Ciekanowski, D. Brążkiewicz, J. Nowicka, *Bezpieczeństwo państw…*, s. 17.
[1111] https://polska-zbrojna.pl/home/articleshow/40995?t=Estonia-zdeterminowana-by-pomagac-Ukrainie (dostęp 29.01.2023 r.)

środowisko bezpieczeństwa oraz określa kluczowe zadania NATO. Z kolei państwa członkowskie NATO zatwierdziły pakiet pomocy politycznej i militarnej dla Ukrainy[1112]. Zgodnie ze wzmocnionym Pakietem Kompleksowej Pomocy dla Ukrainy wsparcie miało obejmować takie dziedziny jak m.in. bezpieczeństwo, systemy antydronowe, łączność i pomoc w zmianie sprzętu wojskowego z okresu ZSRR na efektywny i nowoczesny sprzęt NATO[1113]. Według zrewidowanej koncepcji strategicznej Federacja Rosyjska została uznana za „najbardziej znaczące i bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa Sojuszników oraz dla pokoju i stabilności w obszarze euroatlantyckim"[1114]. Należy podkreślić, że była to już ósma, w ponad 80-letniej historii NATO, koncepcja strategiczna – tym razem pt. „Koncepcja strategiczna NATO 2022" (*NATO 2022 Strategic Concept*). Zastąpiła ona dotychczasową „Koncepcję strategiczną obrony i bezpieczeństwa członków Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego. Aktywne zaangażowanie, nowoczesna obrona", przyjętą przez szefów państw i rządów w Lizbonie w dniach 19–20 listopada 2010 r.. Warto przypomnieć, że w „Koncepcji 2010" Federacja Rosyjska została uznana za strategicznego partnera, co zawarto w następujących słowa: „pozostajemy przekonani, że bezpieczeństwo NATO i Rosji jest współzależne i że silne i konstruktywne partnerstwo oparte na wzajemnym zaufaniu, przejrzystości i przewidywalności może najlepiej służyć naszemu bezpieczeństwu". Jednocześnie dodano, że „Sojusz nie uważa żadnego kraju za swojego adwersarza". Z kolei zapisy „Koncepcji 2022" pokazują zmianę w postrzeganiu Rosji – począwszy od partnera, do najważniejszego, a zarazem bezpośredniego zagrożenia dla Sojuszu Północnoatlantyckiego[1115].

Zmiany na rosyjsko-ukraińskim froncie powodowały, że sojusznicy decydowali się na rozszerzanie zakresu dostaw, a także możliwości bojowych dostarczanego sprzętu. Należy zauważyć, że już od czerwca 2022 r. w walkach po stronie ukraińskiej uczestniczyły np. zestawy artylerii rakietowej HIMARS, które dostarczyły Stany Zjednoczone. W następnych miesiącach, ze względu na zmianę strategii Rosji, która koncentrowała się przede wszystkim na ostrzale rakietowym i lotniczym dużych miast oraz infrastruktury krytycznej Ukrainy, zwiększano jednocześnie dostawy sprzętu obrony powietrznej. Jednak od września 2022 r., z powodu znacznych sukcesów ukraińskiej armii pod Charkowem i Chersoniem oraz

[1112] T. Chłoń, *Dokąd zmierza NATO? Sojusz Północnoatlantycki, Europa i Polska w świetle decyzji szczytu NATO w Madrycie 29–30 czerwca 2022 r.*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2022, nr 1, s. 15-16.
[1113] A. Podraza, *Stanowisko NATO…*, s. 83.
[1114] A. Homańska, *Wpływ rosyjskiej agresji na Ukrainę na relacje NATO – Chińska Republika Ludowa. Wyzwania dla strategii bezpieczeństwa*, „Wschodnioznawstwo" 2023, t. 17, s. 224.
[1115] L. Chojnowski, M. Banasik, *Koncepcja Strategiczna NATO 2022. Koncepcja przełomu czy kontynuacji?* „Colloquium" 2023, nr 3, s. 190 i 197.

uwidocznionych ograniczeń w zakresie dalszych możliwości ofensywnych, sojusznicy rozpoczęli debatę o przekazywaniu broni o większym zasięgu, która mogłaby także razić cele na terenie Federacji Rosyjskiej. Fakt ten budził opór części sojuszników, głównie Niemiec i Francji, którzy uważali, że przekazanie tego typu broni może doprowadzić do eskalacji konfliktu[1116]. Najbardziej burzliwa dyskusja dotyczyła jednak czołgów Leopard, które były produkowane na terytorium Niemiec, jednak znajdowały się na wyposażeniu m.in. wielu państw europejskich, a nawet Kanady. Przez długi okres czasu niemieckie władze nie chciały wyrazić na to swojej zgody. Co ważne, widoczna była dość duża presja ze strony części państw, które deklarowały gotowość transferu. Nie mógł on jednak zostać zrealizowany bez zgody producenta. Ostatecznie jednak w dniu 25 stycznia 2023 r. po tym, jak USA zapewniły, że dostarczą stronie ukraińskiej – w perspektywie roku – 31 nowoczesnych czołgów Abrams M1, kanclerz Olaf Scholz osobiście poinformował o przekazaniu 14 czołgów leopard na Ukrainę, wyrażając jednocześnie zgodę na identyczne działania pozostałych sojuszników[1117].

Kolejny szczycie NATO w Wilnie, który miał miejsce od 11 do 12 lipca 2023 r., zakończył się przyjęciem pakietu wsparcia dla Ukrainy, składającego się z trzech podstawowych elementów. Pierwszym z nich był mechanizm wieloletniej pomocy, mającej ułatwić przystosowanie ukraińskiego wojska do standardów NATO, a tym samym przejście na systemy uzbrojenia Sojuszu. Jak zauważają W. Lorenz i M. Terlikowski „ze względu na obawy związane ze wciągnięciem NATO w konflikt z Rosją pomoc militarna jest jednak udzielana głównie na zasadzie dwustronnej i koordynowana w ramach tzw. Grupy kontaktowej ds. wsparcia obronnego Ukrainy (tzw. format z Rammstein). Dodatkowo w czasie szczytu część państw zapowiedziała przekazanie zaawansowanych rodzajów uzbrojenia, niezbędnych do prowadzenia kontrofensywy, np. Francja – rakiet dalekiego zasięgu SCALP, a Niemcy – kolejnej baterii systemu Patriot”[1118]. Kolejnym elementem była zmiana dotychczasowej Komisji NATO–Ukraina w nową Radę NATO–Ukraina, w ramach której kraj ten i wszyscy jego sojusznicy stali się równorzędnymi członkami. Organ otrzymał także kompetencje prowadzenia konsultacji między Kijowem, a NATO, co do sytuacji kryzysowych. Efektem tego będzie m.in. brak możliwości blokowania posiedzeń Rady, co w przeszłości było domeną niektórych członków zasiadających w komisji – przede wszystkim

[1116] M. Madej, *NATO: chrzest ognia po siedemdziesiątce, „Rocznik Strategiczny”* 2023, t. 28, s. 60-61.
[1117] *Ibidem…,* s. 61.
[1118] W. Lorenz, M. Terlikowski, *Najważniejsze decyzje szczytu NATO w Wilnie*, , „Komentarz PISM” 2023, nr 30, s. 1-2.

Węgier. W pierwszym spotkaniu Rady osobiście udział wziął prezydent W. Zełenski[1119]. Natomiast trzecim elementem jest polityczna deklaracja co do przyszłego członkostwa Ukrainy w Sojuszu Północnoatlantyckim. NATO stwierdziło, że Ukraina na ten moment nie potrzebuje planu działań na rzecz członkostwa (tzw. MAP), który nie został jej przyznany jeszcze w 2008 r. w obawie przed sprowokowaniem Rosji. Podkreślono jednak, że Ukraina musi przede wszystkim przeprowadzić stosowne reformy w zakresie demokracji oraz sektora bezpieczeństwa, zaś ewentualne zaproszenie do Sojuszu będzie możliwe, po uzyskaniu zgody państw członkowskich i spełnieniu niezbędnych warunków, które końcowo nie zostały sprecyzowane[1120].

Dodatkowo w ramach NATO, jak również na zasadzie bilateralnej, sojusznicy podjęli decyzje, odnoszące się do wzmocnienia zdolności Ukrainy, co do obrony i odstraszania Rosji. Przykładowo państwa G7 poinformowały o rozpoczęciu negocjacji z Ukrainą w kwestii bilateralnych obietnic w zakresie wzmacniania jej bezpieczeństwa poprzez długofalowe wsparcie militarne i wzmocnienie ukraińskich systemów obrony powietrznej, a także artylerii i zdolności do uderzeń z dalszych odległości. Dodatkowo Ukraina może też liczyć na wsparcie wywiadowcze państw NATO. Premier Wielkiej Brytanii podkreślił, że tego typu obietnice pomocy nie są alternatywą dla przyszłego członkostwa w Sojuszu. Warto zauważyć, że udało się także utworzyć koalicję 11 państw, które zobowiązały się do przygotowania ukraińskich pilotów do obsługi samolotów F-16, co może to ułatwić prowadzenie kontrofensywy[1121].

Z kolei Unia Europejska już 27 lutego 2022 r. w odpowiedzi na prośbę Ukrainy, dotyczącą pomocy wojskowej, ogłosiła propozycję uruchomienia Europejskiego Instrumentu na rzecz Pokoju w celu sfinansowania dostaw uzbrojenia dla ukraińskiej armii[1122]. Dnia 28 lutego 2022 r., zaledwie cztery dni po rosyjskiej agresji i trzy dni po otrzymaniu wniosku od Ukrainy, Unia Europejska zatwierdziła transzę w wysokości 500 milionów euro z Europejskiego Instrumentu na rzecz Pokoju, zapewniającą sprzęt i zaopatrzenie dla Ukraińskich Sił Zbrojnych. W ramach tej transzy zatwierdzono dwa środki pomocy: 450 mln euro na sfinansowanie dostaw sprzętu wojskowego oraz 50 mln euro na sfinansowanie sprzętu ochronnego, apteczek i paliwa. Była to pierwsza w historii UE decyzja umożliwiająca

[1119] J. Gotkowska, J. Graca, *Szczyt NATO w Wilnie: przełomy i niespełnione nadzieje*, „Komentarze OSW" 2023, nr 526, s. 3.
[1120] W. Lorenz, M. Terlikowski, *Najważniejsze decyzje…,* s. 2.
[1121] W. Lorenz, *Szczyt NATO w Wilnie – decyzje w sprawie Ukrainy*, „Biuletyn PISM" 2023, nr 95, s. 1-2.
[1122] O. Wasiuta, *Wybrane konsekwencje polityczno-militarne wojny rosyjsko-ukraińskiej*, „Wiedza Obronna" 2022, nr 2, s. 43.

dostawę broni państwu trzeciemu. Tego samego dnia Ukraina otrzymała również wsparcie z Centrum Satelitarnego UE, polegające na udostępnianiu zdjęć satelitarnych[1123].

Europejski Instrument na rzecz Pokoju został utworzony nieco wcześniej - jeszcze 22 marca 2021 r. na posiedzeniu Rady Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa (WPZiB). Jest on instrumentem pozabudżetowym, który ma wspierać UE w zapobieganiu konfliktom, budować trwały pokój oraz zwiększać bezpieczeństwo międzynarodowe. Pozwala on na finansowanie działań operacyjnych o skutkach wojskowych, czy też obronnych w ramach wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa. Niektórzy członkowie UE (przede wszystkim Niemcy) początkowo byli przeciwni dostawom sprzętu wojskowego na Ukrainę, która ich zdaniem, mogłaby doprowadzić do eskalacji konfliktu i pogorszenia stosunków z Rosją. Jednak skala rosyjskiej inwazji oraz jej możliwe dalsze konsekwencje dla bezpieczeństwa w Europie spowodowały zmianę stanowisk wielu krajów UE (w tym m.in. Francji, Niemiec, Hiszpanii, Belgii, Danii, czy Finlandii i Szwecji). Podjęły one decyzję o przekazaniu stronie ukraińskiej m.in. broni przeciwpancernej i przeciwlotniczej, a także granatników, broni maszynowej i amunicji[1124].

W kwietniu i maju 2022 r. zatwierdzono następne dwie transze z Europejskiego Instrumentu na rzecz Pokoju w wysokości 1 miliarda euro. W kolejnych miesiącach wojny Ukraina otrzymywała od państw członkowskich UE różnego rodzaju sprzęt wojskowy - początkowo typu sowieckiego, jednak z biegiem czasu również coraz więcej sprzętu zachodniego. Spowodowało to zwiększenie możliwości obronnych Ukrainy, ale także konieczność szkolenia żołnierzy w zakresie jego wykorzystania, do czego zobowiązały się niektóre państwa UE np. Niemcy, Włochy, Litwa, Polska, Słowacja, czy Francja. W rezultacie, w listopadzie 2022 r., Rada podjęła decyzję o uruchomieniu Misji Pomocy Wojskowej na rzecz Ukrainy (*EUMAM Ukraine*)[1125]. Pierwotnie na ten cel zagwarantowano 16 mln EUR, zaś szkolenia miały objąć 15 000 ukraińskich żołnierzy, co zostało osiągnięte. Zgodnie z oficjalnymi danymi, zawartymi na stronie Rady Europejskiej i Rady Unii Europejskiej, na zwiększenie zdolności i odporność ukraińskiej armii, w ramach Europejskiego Instrumentu na rzecz Pokoju, w latach 2022-2023 Unia Europejska uruchomiła aż 5,6 mld euro. Powyższa pomoc pozwoliła na sfinansowanie dostaw sprzętu i zaopatrzenia (np. środki ochronne, apteczki pierwszej pomocy, paliwo), a także sprzętu wojskowego.

[1123] A. Kozioł, *EU Military Assistance to Ukraine and the Future of the Common Security and Defence Policy* [w:] J. Szymańska (red.), *The European Union in the face of Russia's aggression against Ukraine*, Warsaw 2024, s. 35.
[1124] O. Wasiuta, *Wybrane konsekwencje…,* s. 43-44.
[1125] A. Kozioł, *EU Military…,* s. 35-36.

Szacuje się, że wsparcie wojskowe UE, wraz ze wsparciem jej państw członkowskich wyniosło całościowo ponad 25 mld euro[1126].

Co ważne, UE wprowadziła liczne sankcje na Federację Rosyjską, w tym m.in. sankcje gospodarcze, finansowe, handlowe, zamknięcie swojej przestrzeni powietrznej dla rosyjskich samolotów, czy odcięcie Rosji od systemu SWIFT[1127]. Pierwszy pakiet sankcji został przyjęty jeszcze dzień przed pełnoskalową rosyjską agresją na Ukrainę tj. w dniu 23 lutego 2022 r. i był odpowiedzią na uznanie przez Federację Rosyjską DRL i ŁRL. Kolejne pakiety przyjęto odpowiednio w dniu 25 lutego (drugi pakiet), 28 lutego i 2 marca 2022 r. (trzeci pakiet sankcji). Unia Europejska zdecydowała zawieszeniu na jej terenie działalności nadawczej telewizji *Russia Today*, a w miarę upływu czasu poszerzała listę sankcyjną wobec osób fizycznych i podmiotów gospodarczych, wspierających konflikt. Sankcje dotyczyły również zakazu importu węgla oraz innych stałych paliw kopalnych z Rosji. Jak zauważa Ł. Kułaga „Równocześnie działalność UE spowodowała zamrożenie 300 mld euro rezerw należących do Rosyjskiego Banku Centralnego oraz 19 mld euro środków „rosyjskich oligarchów""[1128].

Należy podkreślić, że powyższa pomoc militarna nie była udzielana w ramach samoobrony zbiorowej w oparciu o art. 51 KNZ. Ukraina nie jest członkiem Sojuszu Północnoatlantyckiego, z racji tego w tym przypadku zastosowania nie miał przytaczany już art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, który stwierdza, że atak na jednego z członków NATO jest uważany za zbrojną napaść na wszystkie państwa Sojuszu. Kwestia przekazywania pomocy militarnej nie opierała się na zdolnościach instytucjonalnych NATO, a była udzielana w ramach relacji bilateralnych i inicjatywie krajów partnerskich. Głównym celem takiego działania było zapobieganie dalszej eskalacji konfliktu. Należy podkreślić, że pomoc opierała się jedynie na przekazywaniu sprzętu militarnego, a nie wysyłaniu żołnierzy poszczególnych państw NATO, co mogłoby doprowadzić do pojawienia się nowych stron w konflikcie. Z drugiej strony, gdyby Sojusz Północnoatlantycki posiadał odpowiedni mandat do odparcia agresji Federacji Rosyjskiej, skala pomocy byłaby z pewnością większa. W przypadku Unii Europejskiej – organizacji o całkiem innym profilu funkcjonowania – przekazywanie pomocy militarnej i finansowej odbywało się przy współudziale lub zgodzie wszystkich państw członkowskich. Pomoc ta opierała się na zakupie sprzętu, pocisków lub refinansowaniu

[1126] https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/eu-response-ukraine-invasion/eu-solidarity-ukraine/#military (dostęp: 30.01.2024 r.)
[1127] G. Nycz, *Paradoksy odstraszania…*, s. 94.
[1128] Ł. Kułaga, *Sankcje Unii Europejskiej wobec Federacji Rosyjskiej w rezultacie agresji na Ukrainę z perspektywy prawa międzynarodowego*, „Przegląd Legislacyjny" 2023, nr 2, s. 15-17.

militariów, przekazywanych stronie ukraińskiej. Jednak i w tym przypadku nie można mówić o włączeniu się Unii Europejskiej, jako strony, w konflikt rosyjsko-ukraiński.

5.4. Podsumowanie

Ukraina, jako stosunkowe młode państwo, powstałe w wyniku secesji republik radzieckich w 1991 r., od samego początku musiała poszukiwać drogi do dialogu z Federacją Rosyjską, która okazała się nie tylko największym powierzchniowo krajem z piętnastu, powstałych po upadku Związku Radzieckiego, ale przede wszystkim państwem, które w kremlowskiej perspektywie, w dalszym ciągu, postrzegało Kijów jako część Rosji. Z racji tego wszelkie możliwe próby, związane ze zbliżeniem się do tzw. zachodu były odczytywane jako akty wrogie, sprzeczne z rosyjską racją stanu i wizją prorosyjskiego rozwoju Ukrainy. Dotyczyło to zarówno aspiracji dot. integracji z Unią Europejską, jak i – przede wszystkim – współpracy z Sojuszem Północnoatlantyckim.

W związku z powyższym, po ogłoszeniu deklaracji niepodległości przez Autonomiczną Republikę Krymu 11 marca 2014 r. nastąpiła jej aneksja przez Federację Rosyjską, która poprzedzona została operacją hybrydową z użyciem siły zbrojnej włącznie. Z perspektywy prawa międzynarodowego publicznego w tym przypadku doszło do kamuflowanej samostanowieniem aneksji i użycia siły zbrojnej, która miała na celu przyłączenie terytorium Ukrainy do Federacji Rosyjskiej. Dotychczasowa praktyka międzynarodowa nie znajduje usprawiedliwienia dla tego typu działań, które są naruszeniem podstawowych i elementarnych zasad prawa międzynarodowego publicznego – tych pisanych, jak i zwyczajowych. Równocześnie Federacja Rosyjska rozpoczęła kolejne działania hybrydowe na wschodzie Ukrainy, gdzie ustanowiono dwie separatystyczne republiki – Doniecką Republikę Ludową i Ługańską Republikę Ludową, które domagały się secesji. Ich dążenia czynnie wspierała Federacja Rosyjska, dostarczając sprzęt, broń, a nawet swoich żołnierzy do walki z armią Ukrainy. Podobnie jak na Krymie, tak i tu, przeprowadzono dwa odrębne referenda niepodległościowe, które przy wątpliwym przebiegu, opowiedziały się za niepodległością samozwańczych republik. Dnia 21 lutego 2022 r. Federacja Rosyjska uznała ich niepodległość, a 3 dni później – powołując się niesłusznie na art. 51 KNZ – udzieliła wojskowej pomocy tamtejszej ludności, której – zdaniem Kremla – miała zagrażać Ukraina, oskarżana o ludobójstwo.

Dnia 24 lutego 2022 r. Federacja Rosyjska rozpoczęła pełnoskalową agresję na Ukrainę, w tym również pełną agresję militarną w ukraińską przestrzeń powietrzną, atakując ją od północy, południa i wschodu. Wiązało się to również z całkowitym zamknięciem ukraińskiej przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego. Pomimo znacznej przewagi Rosji w powietrzu, licznych ataków i bombardowań ukraińskich lotnisk i obiektów wojskowych tego kraju, Rosjanom nie udało się pokonać ani wystarczająco osłabić sił zbrojnych Ukrainy. Warto podkreślić, że rosyjskie lotnictwo brało już udział w przeszłości w operacjach na terenie Czeczeni, Gruzji, czy Syrii, a więc miało znacznie większe doświadczenie bojowe, niż strona ukraińska, która zaczęła je stopniowo nabywać po 2014 r. Jednak ze względu na nieefektywny system dowodzenia, słaby system rozpoznania i brak większych zapasów nowoczesnego uzbrojenia lotniczego, a także przecenienie swoich możliwości, Rosjanie nie potrafili skutecznie wykorzystać swojego potencjału. Pomimo tego Federacja Rosyjska w dalszym ciągu cyklicznie narusza ukraińską przestrzeń powietrzną, wykorzystując ją do agresji na ten kraj. Warto podkreślić, że ataki są przeprowadzane także z wykorzystaniem terytorium Białorusi, która udostępnia je siłom rosyjskim – zarówno w aspekcie lądowym, jak i powietrznym. W związku z tym, w świetle rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 3314 z 1974 r., udostępnianie własnego terytorium do dokonania aktu agresji również traktowane jest - w przypadku Białorusi - jako akt agresji przeciwko Ukrainie.

Konflikt ukraińsko-rosyjski coraz częściej określany jest mianem pierwszej światowej wojny dronów. Wszystko za sprawą znacznego zaangażowania bezzałogowych statków powietrznych w walce z przeciwnikiem. Zarówno Rosja, jak i Ukraina poczyniły w tym zakresie ogromne inwestycje. W obu przypadkach używane są przede wszystkim drony zagranicznej produkcji – Ukraina używa tureckich bezzałogowców Bayraktar, z kolei Federacja Rosyjska wykorzystuje irańskie drony Shahed. Są one nie tylko tańszym zamiennikiem pocisków, ale przede wszystkim środkiem skutecznym i trudnym do wykrycia. Ponadto Ukraina korzysta z komercyjnych dronów, dostarczanych przez Zachód i adaptowanych do warunków wojennych. Nie ulega wątpliwości, że wnioski z powyższych wydarzeń mogą posłużyć jako podstawa do przyjęcia regulacji prawnych z zakresu użytkowania bezzałogowych statków powietrznych w trakcie konfliktu zbrojnego.

Kwestia wsparcia wojskowego i przekazywania różnego rodzaju broni przez państwa zachodnie już od samego początku była tematem budzącym emocje. Zarówno NATO, jak i Unia Europejska, podjęły środki, mające na celu wsparcie Ukrainy w obronie jej państwowości. Sojusz Północnoatlantycki, by nie eskalować konfliktu, zdecydował się nie przekazywać bezpośrednio pomocy militarnej walczącej Ukrainie, ale za to stał się jednym

z głównych inicjatorów utworzenia w kwietniu 2022 r. Grupy Kontaktowej ws. Wsparcia Ukrainy, zrzeszającej aż 54 państwa (w tym 31 z NATO), w ramach której omawiano bieżące zapotrzebowanie Sił Zbrojnych Ukrainy i podejmowano decyzje o przekazywaniu potrzebnego sprzętu. Należy jednak podkreślić, że powyższy mechanizm nie opierał się na zdolnościach instytucjonalnych NATO, a był to całkowicie odrębny format. Z kolei Unia Europejska podjęła decyzję o kompleksowym wspieraniu Ukrainy w ramach środków z Europejskiego Instrumentu na Rzecz Pokoju, z którego finansowano uzbrojenie dla ukraińskich żołnierzy. Zgodnie z informacjami przekazywanymi przez UE kwota wsparcia w latach 2022-2023 osiągnęła aż 5,6 mld euro. Nie należy również zapominać o indywidualnych decyzjach państw członkowskich UE i NATO, które w ramach własnej inicjatywy przekazywały sprzęt wojskowy dla Kijowa. Wśród największych darczyńców należy wymienić Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię, Niemcy oraz Polskę. Powyższe elementy znacznie wspomogły Ukrainę w walce z rosyjską agresją, dzięki czemu w dalszym ciągu jest ona suwerennym i niepodległym państwem. Pomimo tego nie ma żadnych podstaw, by utożsamiać powyższe wsparcie z otwartym włączeniem się do konfliktu zbrojnego. Należy je odbierać jedynie w kategoriach pomocy w ramach relacji bilateralnych.

Zakończenie

Państwa są najważniejszymi, a zarazem w pełni suwerennymi podmiotami prawa międzynarodowego publicznego. Oznacza to, że ich władza jest całkowicie niezależna, a zarazem najwyższa i wyłączna, sprawowana przez państwo na całym jego terytorium, w tym również w przestrzeni powietrznej, która posiada taki sam status prawny, jak terytorium stanowiące jego podstawę. Zgodnie bowiem z teorią nierozerwalności przylegania przestrzeni powietrznej, przylega ona bezpośrednio do terytorium leżącego w granicach państwa i objęta jest jego pełną suwerennością, aż do granicy z przestrzenią kosmiczną, która w dalszym ciągu nie została precyzyjnie ustalona. Jak pokazuje dotychczasowa praktyka, brak tej granicy nie uniemożliwia korzystania przez państwa tak z przestrzeni powietrznej, jak i kosmicznej, jednak nadal stanowi poważne wyzwanie dla specjalistów z zakresu prawa międzynarodowego publicznego.

Zgodnie z art. 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Suwerenność ta w żaden sposób nie powinna być kwestionowana, czy naruszana przez inne państwa. W praktyce jednak mamy wiele przykładów, kiedy do takich sytuacji dochodziło. Szczególnym zagrożeniem dla suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej jest sytuacja konfliktu zbrojnego, która w większości przypadków – zwłaszcza w XXI w. – łączyć będzie się z częstym jej naruszaniem, dokonywanym nie tylko przez wojskowe statki powietrzne, ale również, i coraz częściej, przez bezzałogowe statki powietrzne, co szczególnie uwidoczniło się po 24 lutego 2022 r., kiedy to Federacja Rosyjska dokonała pełnoskalowej agresji na Ukrainę.

W rozprawie aspekty prawne suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej analizowane są w kontekście umów międzynarodowych, w tym m.in. Karty Narodów Zjednoczonych oraz konwencji przyjętych pod egidą Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jak również orzecznictwa międzynarodowego i dotychczasowej praktyki państw w tym zakresie.

W pracy pozytywnie zweryfikowana została teza badawcza, zgodnie z którą zróżnicowana praktyka państw w zakresie realizacji suwerenności w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego implikuje konieczność przyjęcia jednolitych standardów międzynarodowych w tym zakresie. W tym przypadku zwrócono uwagę na skutki wynikające z takiej sytuacji oraz jej wpływ na utrzymanie bezpieczeństwa i pokoju na świecie.

Przeprowadzone badania dotyczące suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego, ze szczególnym uwzględnieniem przypadków jej naruszania, w tym analiza obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego publicznego oraz praktyki w tym zakresie, pozwoliły na sformułowanie następujących wniosków:

1) naruszenia przestrzeni powietrznej państwa dokonywane są zarówno przez cywilne, jak i wojskowe (państwowe) statki powietrzne. Mają one charakter celowy lub omyłkowy. Dotychczasowa praktyka państw pokazuje, że sposób reakcji poszczególnych państw na tego typu sytuacje nie jest jednolity. W większości przypadków i zgodnie ze standardową procedurą w pierwszej kolejności podejmowane są próby nawiązania łączności z załogą statku powietrznego, dokonującą naruszenia. Kolejnym krokiem jest wezwanie do zmiany kursu, a w przypadku zaistnienia uzasadnionych przesłanek wezwanie do wylądowania we wskazanym porcie lotniczym. W sytuacji, gdy powyższe próby, mające na celu nawiązanie kontaktu ze statkiem powietrznym, zakończą się niepowodzeniem, kolejną możliwością jest przechwycenie samolotu. Pozwala to na nawiązanie kontaktu wzrokowego z załogą statku, a także powtórzenie wcześniejszych wezwań. W przypadku, gdy nie przyniesie to spodziewanego skutku, możliwe jest zastosowanie strzałów ostrzegawczych, a w ostateczności - w odniesieniu do wojskowych statków powietrznych - dokonanie zestrzelenia, co należy traktować jako ostateczność.

Kwestie naruszenia przestrzeni powietrznej zostały uregulowane w międzynarodowym prawie lotniczym, zarówno w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r., jak i w jej Załącznikach. Próbę doprecyzowania powyższej kwestii stanowiło także przyjęcie 10 maja 1984 r. Protokołu montrealskiego w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w ramach którego dodano art. 3 *bis*. W pkt b stwierdza on, że każde państwo, korzystając ze swojej suwerenności, jest uprawnione do żądania lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego, który przelatuje nad jego terytorium bez zezwolenia, albo jeśli wystąpią racjonalne przesłanki do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu niezgodnym z Konwencją chicagowską, natomiast statek ten ma obowiązek zastosowania się do takiego polecenia. Z kolei Załącznik 2 do Konwencji chicagowskiej, zawierający przepisy ruchu lotniczego, wprowadził uniwersalne sygnały wzrokowe oraz sposoby porozumiewania się drogą radiową pomiędzy statkiem powietrznym przechwytującym a przechwytywanym. Normuje on też zasady postępowania w sytuacji przechwytywania statku. Natomiast Załącznik 11 do Konwencji, dotyczący ruchu lotniczego, wskazuje na działania, jakie powinny zostać podjęte

przez jednostki tych służb w przypadkach przechwytywania statku powietrznego, pamiętając jednocześnie o jego bezpieczeństwie.

Jak przedstawiono w treści niniejszej rozprawy, ze względu na problemy identyfikacyjne w dotychczasowej praktyce pojawiało się wiele przypadków zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie, który mylnie zakwalifikowano jako wojskowy statek powietrzny.

2) w obecnym stanie prawnym zakazane jest zestrzelenie cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie. Kwestię tą reguluje art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej w pkt a, który zakazuje użycia broni w stosunku do cywilnego statku powietrznego, zaś w przypadku przechwycenia stanowi, że życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Niektóre państwa w ramach ustawodawstwa wewnętrznego zezwalają jednak na zestrzelenie uprowadzonego cywilnego statku powietrznego, jeśli na jego pokładzie znajdują się jedynie terroryści. Przykładem może być Polska, gdzie nowelizacją z 2011 r. ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej wprowadzono regulację, która zakładała, że w stosunku do cywilnego statku powietrznego dopuszczalne jest zastosowanie procedury, adresowanej do wojskowego statku powietrznego, który dokonuje nielegalnego przekroczenia granicy, jeżeli jest on wykorzystywany jako „środek ataku o charakterze terrorystycznym". Jednak ustawodawca wyraźnie podkreślił, iż w przypadku statku cywilnego takie zestrzelenie warunkowane jest obecnością na pokładzie tego statku tylko i wyłącznie osób, które zamierzają go użyć, jako środka ataku o charakterze terrorystycznym. Tym samym zestrzelenie cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie jest niezgodne z prawem polskim. Warto jednak podkreślić, że kwestia dopuszczalności zestrzelenia takiego statku może być różnie uregulowana w ustawodawstwach poszczególnych państw. Z racji tego art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej wymaga uzupełnienia.

W odniesieniu do zestrzelenia wojskowego statku powietrznego kwestia ta również regulowana jest przez prawo krajowe. W przypadku Polski art. 18 b ustawy o ochronie granicy państwowej z 1990 r. zezwala na jego zniszczenie po wcześniejszej wyczerpującej procedurze ostrzegawczej lub bez wykorzystania tej procedury w sytuacji gdy: dokonuje zbrojnego ataku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, manewruje na pozycję dogodną do dokonania zbrojnego ataku, wykonuje lot rozpoznawczy mający na celu umożliwienie podjęcia działania w zakresie zbrojnego ataku. Decyzję o zastosowaniu powyższych środków podejmuje Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych w formie rozkazu, wydanego adekwatnie do zagrożenia, w granicach określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską

ratyfikowanych umowach międzynarodowych. W zakresie konfliktu zbrojnego kwestie te są również regulowane przez prawo humanitarne.

3) wyjątkiem od wprowadzonego po II wojnie światowej zakazu agresji jest prawo do samoobrony i zgoda udzielona przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. Zgodnie z art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych każde państwo w przypadku napaści zbrojnej ma prawo do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony. W sytuacji naruszenia przestrzeni powietrznej, którego dokonuje pojedynczy samolot, należy przede wszystkim dokonać weryfikacji, czy taki czyn może być zakwalifikowany, jako „zbrojna napaść" w rozumieniu art. 51 KNZ, ponieważ jest to kluczowe dla określenia legalności działań siłowych. Nawet w przypadku, gdy dany samolot dokonuje niezgodnego z prawem rozpoznania i narusza przestrzeń powietrzną danego państwa, taką misję nie można zakwalifikować jako „atak", ani też „inwazję", a co się z tym łączy - nie usprawiedliwia to użycia siły w formie odpowiedzi. Zatem uznanie konkretnej interwencji, jako zgodnej z prawem zwyczajowym i wspominanym art. 51 KNZ dokonywane jest w nawiązaniu do ogółu okoliczności danej sytuacji i przy uwzględnieniu podstawowych celów, czy też zasad tożsamych dla wszystkich państw członkowskich ONZ, zawartych w art. 1 i 2 KNZ. Jak wskazuje znaczna część przedstawicieli doktryny oraz orzecznictwo międzynarodowe, nie każde użycie siły jest równoznaczne z dokonaniem napaści zbrojnej, a więc i z możliwością podjęcia działań w samoobronie. Decydującym czynnikiem w tej sytuacji jest stopień ciężkości. Co za tym idzie, za napaść zbrojną można uznać tylko takie akty agresji, których efekty oraz skala będą znaczne i przekraczające poziom incydentu zbrojnego o małym wymiarze, zaś sam atak musi zostać wyprowadzony lub też nakierowany spoza terytorium państwa, które zostało zaatakowane. Klasycznym przypadkiem naruszenia przestrzeni powietrznej w formie napaści zbrojnej był japoński atak na *Pearl Harbor*, który miał miejsce 7 grudnia 1941 r. Wtedy to setki samolotów dokonało bombardowania amerykańskiej bazy wojskowej na Hawajach.

Zatem dopiero zmasowane naruszenie przestrzeni powietrznej przez wojskowe statki powietrzne może zostać zakwalifikowane jako początkowy etap napaści zbrojnej. Jeden samolot, naruszający przez krótki okres strefę powietrzną, który nie otwiera ognia, nie zostanie raczej uznany, za dokonującego napaści. Przyjęcie takiej praktyki byłoby wysoce niekorzystne dla bezpieczeństwa światowego i zarazem mogłoby prowadzić do znacznej oraz niepotrzebnej eskalacji napięcia. Z racji tego, w sytuacji naruszenia przestrzeni powietrznej danego państwa najczęściej stosuje się opisaną wcześniej praktykę.

4) w sytuacji konfliktu zbrojnego państwa nie mają obowiązku zamknięcia swojej przestrzeni powietrznej. Jest to ich suwerenna i indywidualna decyzja. Jak wskazuje art. 89

Konwencji chicagowskiej, w sytuacji wojny jej postanowienia nie naruszają swobody działania każdego z zainteresowanych państw, zarówno tych biorących udział w wojnie, jak i neutralnych. Identyczną zasadę stosuje się do każdego umawiającego się państwa, które ogłasza stan wyjątkowy i zawiadamia o tym Radę ICAO.

Pomimo tego w większości przypadków, mając na uwadze m.in. bezpieczeństwo cywilnych statków powietrznych z pasażerami na pokładzie, państwa decydują się na taki krok. Przykładowo Ukraina 24 lutego 2022 r. o godz. 2:56 czasu polskiego, ze względów bezpieczeństwa, zdecydowała o całościowym zamknięciu swojej przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego z powodu ograniczeń wojskowych. Fakt ten miał poważny wpływ na globalny system transportu lotniczego, zaś wiele lotów zostało odwołanych. Spowodowało to również potrzebę przeplanowania trajektorii lotów tranzytowych, aby uniknąć wchodzenia w zamkniętą przestrzeń powietrzną. Straty odczuła także ukraińska gospodarka.

5) państwo może ponosić odpowiedzialność, za niepodjęcie decyzji o całkowitym zamknięciu swojej przestrzeni powietrznej nad terytorium, na którym mają miejsce działania zbrojne. Takim przykładem może być przypadek z 17 lipca 2014 r., kiedy to prorosyjscy separatyści zestrzeli na terytorium Ukrainy samolot linii *Malaysia Airlines* (lot MH17). W tym dniu przestrzeń powietrzna w tamtej części Ukrainy była zamknięta jedynie do wysokości 10 tys. km n.p.m., zaś malezyjski statek powietrzny odbywał lot powyżej tego pułapu. Pomimo tego doszło do tragedii, w wyniku której zginęły 283 osoby. Państwo to nie dopełniło spoczywającego na nim obowiązku i nie zapewniło wystarczającego bezpieczeństwa na swoim terytorium. W tamtym czasie Ukraina nie sprawowała rzeczywistej i efektywnej kontroli nad niektórymi wschodnimi częściami kraju. Z racji tego należało wprowadzić całkowity lub czasowy zakaz przelotów przez omawiane strefy. Należy również podkreślić, że to Ukraina zapewniała w tamtym czasie służby żeglugi powietrznej we wspomnianym regionie, a więc była ona w pełni uprawniona i zobowiązana, uwzględniając bezpieczeństwo i ochronę cywilnych statków powietrznych, jak i swoją suwerenność, ustanowić obszar zakazany. Brak takiej decyzji spowodowany był m.in. kwestiami ekonomicznymi i chęcią czerpania zysków z opłat za tzw. przeloty tranzytowe.

6) niezwykle skomplikowaną kwestię stanowi realizacja suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej w odniesieniu do obcych bezzałogowych statków powietrznych. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na fakt, że w stosunku do tzw. dronów nie będą miały zastosowania regulacje mówiące o nawiązaniu kontaktu z załogą samolotu, czy też jego przechwyceniu. Z przyczyn technicznych jest to niemożliwe. Sprawy nie ułatwia również mnogość bezzałogowych statków powietrznych, których właścicielami w obecnych czasach

coraz częściej są osoby prywatne. Jedyną możliwością realizacji suwerenności państwa w odniesieniu do dronów jest ich neutralizacja, która jednak w większości przypadków odnosi się jedynie do wojskowych bezzałogowych statków powietrznych i znajduje zastosowanie w sytuacji konfliktu zbrojnego, z racji tego, że w czasach pokoju państwa niezwykle rzadko decydują się na zniszczenie takiego bezzałogowego statku powietrznego. Przykładem potwierdzającym ten fakt jest opisywana w niniejszej rozprawie kwestia Ukrainy, która pierwotnie od 2014 r., a zwłaszcza od 24 lutego 2022 r. zmaga się z dronami, wysyłanymi z terytorium Federacji Rosyjskiej, które w znacznej większości zostały wyprodukowane w Iranie (Shahed-136) i które stara się zwalczać ukraińska obrona przeciwlotnicza.

Podsumowując, należy zauważyć, że brak jednolitych standardów międzynarodowych w zakresie realizacji suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej determinuje zróżnicowaną praktykę państw w tym obszarze. Należy przede wszystkim podkreślić brak jednoznacznych norm prawnych, w postaci np. konwencji dotyczącej reguł, metod i środków walki w wojnie powietrznej. Ten niedostatek powoduje, że w sytuacjach odnoszących się do wojny powietrznej stosuje się przepisy dotyczące ograniczeń, jakie wskazują konwencje dotyczące działań w wojnie lądowej i morskiej. Są to zwłaszcza przepisy odnoszące się do: ograniczeń dotyczących bombardowań celów naziemnych, zakazu dokonywania ataków bez rozróżniania, przestrzegania zasad proporcjonalności, konieczności wojskowej, czy też norm ochrony ludności cywilnej i budynków cywilnych. Co ważne, przepisy dotyczące wojny lądowej i morskiej, ze względu na swoją specyfikę, nie zawsze znajdą zastosowanie do wojny powietrznej, a czasem nie będą one odpowiadać jej założeniom.

Zauważalny jest także brak odpowiednich regulacji w zakresie realizacji suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Dotychczasowe Konwencje, jak np. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. stwierdzają jedynie, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Jednak biorąc pod uwagę tak ogólne sformułowanie oraz fakt, że regulacja ta była wzorowana na Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną z 13 października 1919 r., również opowiadającej się za doktryną narodowej suwerenności nad przestrzenią powietrzną, należy zauważyć, że aktualne wyzwania w tym zakresie znacznie wyprzedzają regulacje, przyjęte jeszcze w ubiegłym wieku. Co prawda, jak wielokrotnie zwracano uwagę, zagadnienie suwerenności jest niezwykle wrażliwą tematyką i praktycznie w całości podporządkowaną państwom, jednak na obecnym etapie można byłoby zastanowić się nad potrzebą regulacji, obligujących państwa do zamknięcia swojej przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego, jak również do partycypacji w tworzeniu Centralnej Bazy

Danych dot. Strefy Konfliktów, której stworzenie zaproponowała ICAO, a która mogłaby znacznie podnieść poziom bezpieczeństwa w zakresie tras przelotowych.

Kolejnym problemem, który wymaga szczegółowego uregulowania, jest ścisłe zdefiniowanie kategorii cywilnych i państwowych statków powietrznych, z ustaleniem kryteriów ich kwalifikowania i identyfikowania uznanych przez ogół państw, jak również określenie statusu prawnego państwowych statków powietrznych, w tym wojskowych, i przyjęcie jasnych procedur badania wypadków lotniczych z udziałem takich statków. Problem polega na tym, że w sytuacji braku precyzyjnych regulacji w obowiązujących aktach prawa międzynarodowego państwo przynależności statku powietrznego, które określa jego status prawny (cywilny lub państwowy), nie ma żadnej pewności, czy inne państwa uznają taki sam status danego statku powietrznego. Różne zakwalifikowanie statusu przelatującego w przestrzeni powietrznej danego państwa statku powietrznego może mieć trudne do przewidzenia skutki, o czym świadczą przykłady z praktyki państw. Pomimo ochrony cywilnych statków powietrznych na podstawie art. 3 *bis* Konwencji chicagowskiej, w dalszym ciągu zdarzają się przypadki błędnej identyfikacji danego samolotu, jako wrogiego i naruszającego przestrzeń powietrzną. Z racji tego wymaga ona uzupełnienia i doprecyzowania. Należy dodać, że w myśl Konwencji chicagowskiej statki wojskowe nie podlegają ochronie. Dobitnie pokazała to sytuacja z 8 stycznia 2020 r., kiedy to samolot linii *Ukraine International Airlines,* który wykonywał lot z Teheranu do Kijowa, został trafiony pociskiem chwilę po starcie, a skutkiem tego była śmierć wszystkich 176 osób, przebywających na pokładzie. Zestrzelenie samolotu zostało spowodowane błędem ludzkim, który popełniono przy ustalaniu charakteru statku powietrznego.

W świetle przedstawionej praktyki państw należy zgodzić się z postulatami M. Żylicza, że w związku z przypadkami użycia siły w stosunku do statków powietrznych należałoby także doprecyzować warunki w zakresie realizacji prawa do samoobrony, włączając w to kwestie samoobrony prewencyjnej, która podejmowana jest w sytuacji oczywistej i nieuchronnej napaści zbrojnej.

Przedstawiona w rozprawie problematyka suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej w sytuacji konfliktu zbrojnego i kierunków zmian przyjętych w instrumentach międzynarodowych i krajowych, regulujących zasady korzystania z tej przestrzeni, umożliwia dokonanie oceny praktycznego wymiaru omawianych unormowań i stopnia ich dostosowania do wymogów dyktowanych współczesnym wyzwaniom. Powyższe przykłady powinny skutkować opracowaniem norm i praktyką państw w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa lotów cywilnych statków powietrznych, jednocześnie nienaruszających suwerenności w ich

przestrzeni powietrznej. Z pewnością kwestie te będą w dalszym ciągu obszarem zainteresowania prawa międzynarodowego publicznego, które w wielu miejscach wymaga doprecyzowania i nowych regulacji. Będą one również stanowić przedmiot prac m.in. specjalistów z zakresu prawa międzynarodowego. Jednak, jak w każdym dotychczasowym przypadku, tak i w tej kwestii niezwykle potrzebna jest otwartość i przychylność państw, a jak wielokrotnie pokazywała praktyka, znalezienie powszechnie akceptowanego na szczeblu międzynarodowym rozwiązania nie zawsze było możliwe. Pozostaje mieć nadzieję, że w świadomości państw przeważą dążenia do bardziej skutecznej ochrony przestrzeni powietrznej.

Bibliografia

LITERATURA

POZYCJE ZWARTE

1. Abeyratne R., *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, New York 2014.
2. Aleksandrowicz T., Terroryzm międzynarodowy, Warszawa 2008.
3. Aleksandrowicz T. R., *Terroryzm międzynarodowy,* Warszawa 2015.
4. Aleksandrowicz T. R., Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Wybrane zagadnienia prawa międzynarodowego,* Szczytno 2010.
5. Antonowicz L., *Państwa i terytoria. Studium prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 1988.
6. Antonowicz L., *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 2015.
7. Antonowicz L., *Pojęcie państwa w prawie międzynarodowym,* Warszawa 1974.
8. Antonowicz L., *Rzecz o państwach i prawie międzynarodowym*, Lublin 2012.
9. Augustin J. V., *ICAO and the use of force against civil aerial intruders*, Montreal 1998.
10. Balicki J., *Pojęcie agresji w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1952.
11. Baluk W., Doroszko M., *Wojna hybrydowa Rosji przeciwko Ukrainie 2014-2016*, Lublin 2017.
12. Banasik M., Rogozińska A., *Bezpieczeństwo geopolityczne*, Warszawa 2022.
13. Banasik M., Rogozińska A., Gawliczek P., *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022.
14. Baranowska G., Gliszczyńska-Grabias A., Hernandez-Połczyńska A., Sękowska-Kozłowska K., *O prawach człowieka*, Warszawa 2017.
15. Barcik J., Grzeszczak R., *Prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2022.
16. Barcik J., Srogosz T., *Prawo międzynarodowe publiczne. 3. wydanie*, Warszawa 2017.
17. Barcz J., Górka M., Wyrozumska A., *Instytucje i prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2020.
18. Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964.
19. Berezowski C., *Terytorium. Instytucje wyspecjalizowane. Współpraca międzynarodowa. Obszary kolonialne i zależne. Wojna powietrzna*, Warszawa 1957.
20. Berezowski C., *Zagadnienia zwierzchnictwa terytorialnego*, Warszawa 1957.

21. Bębas S., *Oblicza patologii społecznych*, Radom 2011.
22. Białocerkiewicz J., *Cudzoziemcy w Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Toruń 2010.
23. Białocerkiewicz J., *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*, Olsztyn 2005.
24. Bierzanek R., *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960.
25. Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1985.
26. Biskup K., Bukowski Z., *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej,* Bydgoszcz 2014.
27. Водоласкова К. Ю., *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* [Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції], Київ 2023.
28. Breczko A., Lempa F., *War and Peace Philosophical, Political and Legal Aspects*, Białystok 2013.
29. Brodecki Z., Malinowska K., Polkowska M., *Nowa Cywilizacja kosmiczna. Satelity w służbie ziemi*, Warszawa 2019.
30. Brodowski L., Kuźniar-Kwiatek D., *Unia Europejska a prawo międzynarodowe: Księga Jubileuszowa dedykowana Prof. Elżbiecie Dyni*, Rzeszów 2015.
31. Brzeski R., *NATO: vademecum*, Warszawa 1999.
32. Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016
33. Cała-Wacinkiewicz E., *Prawo Międzynarodowe – idee a rzeczywistość*, Warszawa 2019.
34. Chmielewski P., Szczesio S., *Bośnia i Hercegowina 15 lat po Dayton. Przeszłość - teraźniejszość – perspektywy*, Łódź 2011.
35. Czapliński W., *Skutki prawne nielegalnego użycia siły w stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 1993.
36. Czapliński W., *Zmiany terytorialne w Europie Środkowej i Wschodniej i ich skutki międzynarodowoprawne (1990-1992)*, Warszawa 1998.
37. Czapliński W., Dębski S., Tarnogórski R., Wierczyńska K., *The case of Crimea's annexation under international law*, Warsaw 2017.
38. Czapliński W., Wyrozumska A., *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014.
39. Czaputowicz J., Suwerenność, Warszawa 2013.
40. Czmur S., *Walka o panowanie w powietrzu*, Warszawa 1988.

41. Czubocha K., *Pojęcie państwa i procesy państwowotwórcze we współczesnym prawie międzynarodowym*, Toruń 2012.
42. Czyż A., *Obszar poradziecki w polityce zagranicznej Federacji Rosyjskiej*, Katowice 2023.
43. De Florio F., *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification and Operations*, Oxford 2016.
44. Dempsey P. S., Jakhu R. S., *Routledge Handbook of Public Aviation Law,* Abingdon 2016.
45. Diec J., Jach A., Pachucki-Włosek K., *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023.
46. Dolski A., *Kształtowanie elementów państwa. Terytorium, ludność, władza. Zagadnienia ustrojowo-prawne,* Londyn 1943.
47. Douhet G., *Panowanie w powietrzu*, Warszawa 1965.
48. Dubisz S., *Uniwersalny słownik języka polskiego*, Warszawa 2003.
49. Dubisz S., *Wielki Słownik Języka Polskiego PWN*, Warszawa 2018.
50. Dynia, E., *Integracja europejska,* Warszawa 2006.
51. Dynia E., *Obywatelstwo narodowe a obywatelstwo europejskie*, Rzeszów 2007.
52. Dynia E., *Prawo lotnicze i technologie*, Rzeszów 2015.
53. Dynia E., *Uznanie państwa w prawie międzynarodowym*, Rzeszów 2017.
54. Dynia E., *Uznanie rządu w prawie międzynarodowym,* Lublin 1997.
55. Dynia E., Brodowski L., *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017.
56. Dynia E., Cieciński P., *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.
57. Dynia E., Kubas S., *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019.
58. Dynia E., Kuźniar-Kwiatek D., *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016.
59. Dynia E., Marcisz-Dynia A., *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018.
60. Dynia E., Pączek M., *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, Rzeszów 2019.
61. Ehrlich L., *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961.
62. Falkowski Z., Marcinko M., *Międzynarodowe Prawo Humanitarne Konfliktów Zbrojnych*, Warszawa 2014.

63. Fedorowicz K., *Polityka Polski wobec Rosji, Ukrainy i Białorusi w latach 1989-2010*, Poznań 2011.
64. Fiszer M., *Lotnictwo w osiąganiu celów strategicznych operacji militarnych*, Warszawa 2011.
65. Fiszer J. M., Stępniewski T., Świder K., *Polska-Ukraina-Białoruś-Rosja. Obraz politycznej dynamiki regionu*, Warszawa 2019.
66. Frankowska M., *Prawo traktatów*, Warszawa 1997.
67. Furier A., *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017.
68. Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K., *Manfred Lachs – wybitny prawnik świata*, Warszawa 2011.
69. Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K., *Wykorzystanie przestrzeni kosmicznej. Świat – Europa – Polska*, Warszawa 2010.
70. Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K., *40 lat minęło – praktyka i perspektywa Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów*, Warszawa 2009.
71. Gawłowicz I., Wierzchowiecka I., *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005.
72. Gelberg L., *Zarys prawa międzynarodowego,* Warszawa 1977.
73. Gilas J., *Prawo międzynarodowe*, Toruń 1995.
74. Gołda-Sobczak M., *Krym jako przedmiot sporu rosyjsko-ukraińskiego*, Poznań 2016.
75. Gołębiowski J., *Integracja a granice suwerenności*, Warszawa 2007.
76. Goodwin-Gill G. S., *Convention relating to the status of stateless persons*, United Nations 2011.
77. Góralczyk W., *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacja*, Warszawa 1964.
78. Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2015.
79. Górbiel A., *Międzynarodowe prawo kosmiczne*, Warszawa 1985.
80. Górski A., *Władza polityczna w myśli Stanisława Cata-Mackiewicza*, Kraków 1999.
81. Grochmalski P., *Suwerenność i racja stanu Polski w perspektywie 2030*, Poznań 2021.
82. Gruszczak A., *THE WAR MUST GO ON. Dynamika wojny w Ukrainie i jej reperkusje dla bezpieczeństwa Polski*, Kraków 2023.
83. Grzebyk P., *Odpowiedzialność kara za zbrodnię agresji*, Warszawa 2010.
84. Grzegorczyk T., *Prawo lotnicze. Przewodnik po przepisach dla inżynierów i mechaników obsługi technicznej statków powietrznych*, Warszawa 2021.
85. Halewski T., *Prawo lotnicze w zarysie (okres powojenny)*, Lwów 1937.

86. Haliżak E., Bieleń S., *Historia. Stosunki międzynarodowe. Amerykanistyka. Księga Jubileuszowa na 65-lecie Profesora Wiesława Dobrzyckiego*, Warszawa 2001.
87. Haliżak E., Kuźmiar R., *Prawo, instytucje i polityka w procesie globalizacji. Księga jubileuszowa dedykowana Prof. J. Symonidesowi*, Warszawa 2003.
88. Helios J., Jedlecka W., *Suwerenność w dobie procesów integracyjnych i globalizacyjnych*, Wrocław 2004.
89. Hoszman A., *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Warszawa 2012.
90. Jackson R., *Suwerenność. Ewolucja idei*, Warszawa 2011.
91. Jaczyński S., Wielomski A., *Suwerenność państwa w dobie integracji i globalizacji*, Siedlce 2007.
92. Jagielski J., *Obywatelstwo polskie. Zagadnienia podstawowe*, Warszawa 1998.
93. Jafernik H., Fellner R., *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015.
94. Jakhu R. S., Sgobba T., Dempsey P. S., *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space: ICAO for Space?*, Wien 2011.
95. Janusz-Pawletta B., *Konwencje Genewskie 60 lat później… Nowe wyzwania dla międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych*, Warszawa 2010.
96. Jaremczuk E. J., *Inspiracje lotnicze. Aspekty techniczne, historyczne, społeczne i prawne*, Elbląg 2014.
97. Jasiuk E., *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej. Część 1*, Warszawa 2001.
98. Jasiuk E., Sikora K., *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021.
99. Jasiuk E., Wosiek R., *Legal conditions of international cooperation for the safety and efficiency of civil aviation*, Warszawa 2019.
100. Jemczura T., Kretek H. A., *Zrównoważony Rozwój - Debiut Naukowy 2014*, Racibórz 2015.
101. Jureńczyk Ł., Shukuralieva N., Trempała W., *Kryzys w stosunkach międzynarodowych: typy, wymiary, skutki, sposoby przeciwdziałania*, Bydgoszcz 2012.
102. Kamprowski R., Skarżyński M., *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019.

103. Karska E., *Wpływ Europejskiej Konwencji Praw Człowieka na systemy ochrony praw człowieka oraz międzynarodowe prawo karne i humanitarne*, Warszawa 2013.

104. Karski K., *Rozpad Związku Radzieckiego a prawo międzynarodowe*, Warszawa 2015.

105. Kasprzyk P., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, Warszawa 2021.

106. Kasprzyk P., Konert A., *Drones – future of aviation law? Interference of Public Law in Private Law*, Berlin 2023.

107. Kelsen H., *General Theory of Law and State*, Harvard 1949.

108. Klafkowski A., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1964.

109. Klimecki M., Karpus Z., *Czas samotności. Ukraina w latach 1914-2022*, Warszawa 2022.

110. Klimecki K., Karpus Z., *Niewypowiedziane wojny i konflikty Związku Radzieckiego i Rosji w latach 1945-2022*, Toruń 2023.

111. Kłaczyński R., *Strategia polityczna Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy i Białorusi od 1990 do kwietnia 2014*, Kraków 2014.

112. Kłosowicz R., *Państwa dysfunkcyjne i ich destabilizujący wpływ na stosunki międzynarodowe,* Kraków 2013.

113. Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020.

114. Konert A., *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*, Warszawa 2015.

115. Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014.

116. Konert A, *Prawo lotnicze w dobie kryzysu lotnictwa cywilnego*, Warszawa 2022.

117. Kopeć R., Wasiuta O., Wójtowicz T., *Wojna dronów. Militarne wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych*, Kraków 2021.

118. Kordonski R., Kordonska A., Muszyński Ł., *Wojna – konflikt – spór. Obszary rywalizacji w przestrzeni międzynarodowej Tom 1*, Olsztyn – Lwów 2020.

119. Kordonski R., Muszyński Ł., Kordonska O., Kamilewicz-Rucińska D., *Transformacja środowiska międzynarodowego i jego wielowymiarowość. Tom 3*, Lwów-Olsztyn 2017.

120. Kosińska A., *W obliczu kryzysu. Przyszłość polityki azylowej i migracyjnej Unii Europejskiej,* Lublin 2017.

121. Kosman M. M., *Konflikt rosyjsko-ukraiński o Krym (2014-2019). Wybrane aspekty z uwzględnieniem stanowiska Niemiec*, Bydgoszcz 2020.

122. Kowalski M., *Prawo do samoobrony jako środek zwalczania terroryzmu międzynarodowego*, Warszawa 2013.

123. Kozakiewicz J., *Rosja w polityce niepodległej Ukrainy*, Warszawa 1999.

124. Kozerska E., Sadowski P., Szymański A., *Wojna i pokój: wybrane zagadnienia prawno-historyczne*, Opole 2013.

125. Kozłowski A., *Rządy prawa jako wartość uniwersalna: księga jubileuszowa Profesora Krzysztofa Wójtowicza*, Wrocław 2022.

126. Kranz J., *Pojęcie suwerenności we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015.

127. Kraśnicka I., *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019.

128. Krzan B., *Kompetencje Rady Bezpieczeństwa ONZ w międzynarodowym sądownictwie karnym*, Toruń 2009.

129. Krzemiński C., *Wojna powietrzna w Europie 1939-1945*, Warszawa 1983.

130. Krzynówek-Arndt A., Szlachta B., *Suwerenność. Wybrane aspekty*, Kraków 2016.

131. Krzysztofik E., Maksymiuk M., Tarczyński D., *Unijny system ochronny praw człowieka wobec współczesnych wyzwań*, Lublin 2022.

132. Kulesza J., *Należyta staranność w prawie międzynarodowym*, Poznań-Łódź 2013.

133. Kunert-Diallo A., *Dostęp do rynku i konkurencja w transporcie lotniczym w UE i regulacjach krajowych na tle przemian globalnych*, Warszawa 2018.

134. Kuźniar D., *Ochrona środowiska przestrzeni kosmicznej i ciał niebieskich. Studium prawnomiędzynarodowe*, Rzeszów 2019.

135. Kwiecień R., *Suwerenność państwa. Rekonstrukcja i znaczenie idei w prawie międzynarodowym*, Kraków 2004.

136. Lasik A., Purat A., Bielicki P., *Współczesne problemy obszaru postradzieckiego*, Bydgoszcz 2019.
137. Leibfried S., Huber E., Lange M., Levy J. D., Nullmeier F., Stephens J. D., *The Oxford Handbook of Transformations of the State*, Oxford 2015.
138. Leszczyński Z., Sadowski S., *Suwerenność państwa we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2005.
139. Leśnikowski W., *Drony. Bezzałogowe aparaty latające od starożytności do współczesności*, Toruń 2016.
140. Leśnikowski W., *Potęga powietrzna w działaniach hybrydowych*, Toruń 2019.
141. Libor G., *Oblicza współczesnego terroryzmu*, Będzin 2016.
142. Łaski P., *Nabycie i utrata terytorium w świetle prawa międzynarodowego. Zarys problematyki*, Szczecin 2013.
143. Łoś-Nowak T., *Współczesne stosunki międzynarodowe*, Wrocław 1997.
144. Łuczak K., *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, Katowice 2015.
145. Łuczak K., *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016.
146. Łukaszuk L., *Aktualne problemy prawa morza*, Warszawa 1991.
147. Maciąg P., *Reforma Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych. Analiza problemu reformy ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 2012.
148. MacKenzie D., *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto 2010.
149. Makowski J., *Zasady prawa międzynarodowego*, Warszawa 1915 r.
150. Maksimczuk A., Sidorowicz L., *Ochrona granic i obsługa ruchu granicznego*, Warszawa 2007.
151. Malinowski M., Ożarowski R., Grabowski W., *Ewolucja terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*, Gdańsk 2009.
152. Marcinko M., *ONZ wobec terroryzmu międzynarodowego*, Kraków 2008.
153. Marcinko M., *Wybrane aspekty walki z terroryzmem w prawie międzynarodowym*, Dęblin 2008.
154. Marcinko M., Stefańska M., Kolaj M., *Międzynarodowe Prawo Humanitarne – odpowiadamy na twoje pytania. Kompendium dla słuchaczy Polskiej Szkoły Międzynarodowego Prawa Humanitarnego*, Warszawa 2020.

155. Markiewicz T. M., *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, Warszawa 2014.
156. Marud W., Zieliński T., *Lotnictwo w wojnie powietrznej. Koncepcje, historia, teraźniejszość*, Warszawa 2019.
157. Menkes J., *Suwerenność u progu nowego wieku*, Warszawa 2001.
158. Menkes J., Cała-Wacinkiewicz E., *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym,* Warszawa 2015.
159. Menkes J., Wasilkowski A., *Organizacje międzynarodowe. Prawo instytucjonalne,* Warszawa 2017.
160. Michalska I., Suwerenność we współczesnym prawie międzynarodowym, Warszawa 1991.
161. Mielnik B., Wnukiewicz-Kozłowska A., *Podmiotowość w prawie międzynarodowym,* Wrocław 2013.
162. Mik. C., Kułaga Ł., *Polskie prawo stosunków międzynarodowych. Zagadnienia wybrane*, Toruń 2018.
163. Mik C., Kułaga Ł., *Zewnętrzne stosunki gospodarcze Unii Europejskiej*, Toruń 2010.
164. Milde M., *International Air Law and ICAO*, Utrecht 2008.
165. Moj M., *Status prawny cywilnych bezzałogowych statków powietrznych i ograniczenia związane z wykonywaniem lotów przez cywilne bezzałogowe statki powietrzne*, Warszawa 2015.
166. Morawiecki W., *Walka o definicję agresji w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1956.
167. Mordawski H., *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wrocław 2008.
168. Moshes A., Nizhnikau R., *Russian policy toward Belarus after 2020: at a turning point?,* London 2023.
169. Muhlenberg L. J., *Challenges for the operational leader integrating civil and military air traffic during operations other than war,* Newport 1998.
170. Muszyński M., *Państwo w prawie międzynarodowym. Istota, rodzaje i atrybuty*, Bielsko-Biała 2012.
171. Myszona K., *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Warszawa 2000.
172. Natarajan U., Dehm J., *Locating Nature: Making and Unmaking International Law*, Cambridge 2020.

173. Nowakowska-Małusecka I., *New Challenges for International Organizations*, Katowice 2016.
174. Oduntan G., *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, New York 2012.
175. Olchawa M., *Misja Ukraina*, Warszawa 2016.
176. Oniszczuk J., *Współczesne państwo w teorii i praktyce. Wybrane elementy,* Warszawa 2008.
177. Ostrihansky M., Szmigiero M., *Prawo dronów. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*, Warszawa 2020.
178. Overy R. J., *Wojna powietrzna 1939-1945*, Warszawa 2007.
179. Pacek B., Grochocka J. A., *Wojna hybrydowa na Ukrainie. Wnioski i rekomendacje dla Europy i świata*, Kielce 2017.
180. Panek B., *Polityka Federacji Rosyjskiej w regionie Europy, Azji i Pacyfiku*, Warszawa 2015.
181. Perkowski M., Zoń W., *Umiędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego, T. 1*, Białystok 2016.
182. Petsch W., *Międzynarodowo-prawna ochrona terytorium państwa w systemie bezpieczeństwa zbiorowego*, Warszawa 1978.
183. Piątkowski M., *Wojna powietrzna a międzynarodowe prawo humanitarne*, Łódź 2021.
184. Pieniążek A., *Suwerenność i problemy teorii i praktyki*, Warszawa 1979.
185. Polkowska M., *Dyplomacja w przestrzeni powietrznej i kosmicznej. Aspekty prawne i organizacyjne*, Warszawa 2020.
186. Polkowska M., *Eksploracja Kosmosu. Zagadnienia prawno-polityczne*, Warszawa 2021.
187. Polkowska M., *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich zastosowanie – zarys problematyki*, Warszawa 2004.
188. Polkowska M., *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski: geneza, działanie, perspektywy*, Warszawa 2007.
189. Polkowska M., *Prawo bezpieczeństwa w Kosmosie*, Warszawa 2018.
190. Potorski R., *Wpływ Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości na pojęcie suwerenności*, Toruń 2005.
191. Potyrała A., *Współpraca państw z Międzynarodowymi Trybunałami Karnymi a suwerenność. Studium politologiczno-prawne*, Poznań 2010.

192. Pudzianowska D., *Bezpaństwowość w prawie publicznym*, Warszawa 2019.
193. Pujer K., *Problemy Nauk Prawnych. Tom 5*, Wrocław 2018.
194. Pyć D., Stefański R., Żylicz M., *Wielka Encyklopedia Prawa. XIX Prawo komunikacji*, Warszawa 2021.
195. Rajski J., *Odpowiedzialność międzynarodowa za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne*, Warszawa 1974.
196. Rattray G. J., *Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni, Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni*, Warszawa 2004.
197. Ritter H., *Wojna powietrzna*, Oświęcim 2016
198. Rougeron C., *Lotnictwo bombowe*, Oświęcim 2016.
199. Rydzkowski J., *Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych*, Warszawa 2003.
200. Semmler P., *Krym. Znikający półwysep*, Poznań 2018.
201. Serzhanova V., Wilk J., Nowak K., Plis J., *Problem państw nieuznawanych we współczesnym świecie*, Warszawa 2019.
202. Shaw M. N., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2006.
203. Siadkowski A. K., *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011.
204. Siadkowski A. K., Tomasik A., *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.
205. Siadkowski A. K., *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Studium politologiczno-prawne*, Szczytno 2013.
206. Siadkowski A. K., *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015.
207. Sobczyński M., *Państwa i terytoria zależne. Ujęcie geograficzno-polityczne*, Toruń 2006.
208. Sonjani N., *Aspects of the concept of the use of force in relation to article 3 bis of the Chicago Convention*, Pretoria 2015.
209. Sowiński S., Węgrzecki J., *Suwerenność państwa i jej granice*, Warszawa 2010.
210. Srogosz T., *Uti possidetis w prawie międzynarodowym publicznym*, Warszawa 2016.

211. Stanton N., Bucchianico G. D., Vallicelli A., Landry S., *Advances in Human Aspects of Transportation: Part I*, San Francisco 2014.
212. Stawarz P., Wallas T., Wojtaszczyk K., *Suwerenność państwa członkowskiego Unii Europejskiej*, Warszawa 2017.
213. Stochaj J., Stromecka A., Śliżewska J., Zielińska A., *Organizacja i prowadzenie prac związanych z przeładunkiem oraz magazynowaniem towarów i ładunków w portach i terminalach*, Warszawa 2019.
214. Symonides J., *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy*, Warszawa 2006.
215. Symonides J., *Zasada efektywności w prawie międzynarodowym*, Toruń 1967.
216. Symonides J., Pyć D., *Wielka Encyklopedia Prawa. IV Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2014.
217. Szlachter D., *Terroryzm. Studia, analizy, prewencja*, Warszawa 2023.
218. Szymańska J., *The European Union in the face of Russia's aggression against Ukraine*, Warsaw 2024.
219. Szymczak M., *Słownik języka polskiego PWN. R-Z*, Warszawa 1996.
220. Tarczyński D., Krzysztofik E., Romanko A., *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022.
221. Tkacz S., Tobor Z., *Prawo a nowe technologie*, Katowice 2019.
222. Uhma P., *Uchwały prawotwórcze Rady Bezpieczeństwa ONZ*, Kraków 2018.
223. Walulik J., *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Warszawa 2013.
224. Weber L., *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, Alphen aan den Rijn 2021.
225. Wetoszka D., *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, Warszawa 2017.
226. Wilk A., Żochowski P., *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023.
227. Wiśniewski B., *System bezpieczeństwa państwa. Konteksty teoretyczne i praktyczne*, Szczytno 2013.
228. Wojciechowska K. B., *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, Warszawa 2022.
229. Wołpiuk W., *Spór o suwerenność*, Warszawa 2001.

230. Wyrozumska A., *Ewolucja statusu prawnego Antarktyki a państwa trzecie*, Łódź 1995.
231. Volger H., *A Concise Encyclopedia of the United Nations*, Lejda 2010.
232. Zabłocki E., *Lotnictwo cywilne, Lotnictwo Służb Porządku Publicznego. Klasyfikacja, funkcje, struktury*, operacje, Warszawa 2006.
233. Zając G., *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie*, Warszawa 2016.
234. Zaręba Sz., *Skutki braku uznania państwa w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2020.
235. Zawidzka-Łojek A., *Prawo międzynarodowe publiczne,* Warszawa 2018.
236. Zdanowicz M., *Wielokrotne obywatelstwo w prawie międzynarodowym i krajowym,* Warszawa 2001.
237. Zieliński T., *Strefy zakazu lotów w interwencji humanitarnej*, Poznań 2014.
238. Zubrzycki W., Cymerski J., *Terroryzm/antyterroryzm. Dwie dekady po zamachach z 11 września*, Szczytno 2023.
239. Zyblikiewicz L., Czajkowski M., Bajor P., *Polityka zagraniczna Federacji Rosyjskiej. Wybrane aspekty stosunków z Polską, Ukrainą i Białorusią*, Kraków 2010.
240. Żylicz M., Jasiuk E., *Wdrażanie zobowiązań międzynarodowych cz. 4*, Radom 2016.
241. Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.

ARTYKUŁY I STUDIA

1. Abeyratne R., *Ensuring Regional Safety in Air Transport*, „Air and Space Law" 2010, vol. 35.
2. Abeyratne R., *Flight MH 17 and state responsibility for ensuring safety and security of air transport*, „Journal of Transportation Security" 2014, nr 7.
3. Abeyratne R., *Outcome of the 41st Session of the ICAO Assembly: Some Legal Issues*, „Air and Space Law" 2023, t. 48, nr 1.
4. Adamczak-Retecka M., *Do kogo należy niebo? Rozważania na marginesie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydanego w sprawie C-366/10 Air Transport Association of America*, „Gdańskie Studia Prawnicze" 2017, t. 38.

5. Aleksandrowicz T. R., *Zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa ze strony terroryzmu międzynarodowego*, „Krytyka Prawa" 2010, nr 1.
6. Amarasinghe P., Jayawardane E., *International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752*, „BESA Center Perspectives Paper" 2021, no. 1.
7. Ansong A., *The Concept of Sovereign Equality of States in International Law*, „GIMPA Law Review" 2016, nr 1.
8. Antonowicz L., *Granice państwa polskiego (szkic prawnomiędzynarodowy)*, „Roczniki Wydziału Nauk Prawnych i Ekonomicznych KUL" 2012-2013, t. VIII−IX, z. 1.
9. Anusz A., *Status prawny przestrzeni kosmicznej a właściwe prawo własności przemysłowej na przykładzie prawa patentowego* [w:] Dynia E., Marcisz-Dynia A. (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018.
10. Arndt W., *Suwerenność wewnętrzna – władza dwóch suwerenów* [w:] Krzynówek-Arndt A., Szlachta B., *Suwerenność. Wybrane aspekty*, Kraków 2016.
11. Ashouri M., *The role of transnational private actors in Ukraine International Flight 752 crash in Iran under economic sanctions pressure*, „Journal of National Security Law & Policy" 2021, vol. 11, no. 3.
12. Auleytner A., *Terytorium powietrzne Polski* [w:] C. Mik., Ł. Kułaga (red.), *Polskie prawo stosunków międzynarodowych. Zagadnienia wybrane*, Toruń 2018.
13. Babiński L., *Drogi i kierunki współczesnego prawa lotniczego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1930, z. 1.
14. Bainczyk M., *Ochrona przyrodzonej godności człowieka a ustawy „antyterrorystyczne"*, „Państwo i Społeczeństwo" 2008, nr 3.
15. Bajor P., *„Nadwyrężone partnerstwo" – stosunki rosyjsko-ukraińskie w okresie prezydentury Wiktora Juszczenki* [w:] Zyblikiewicz L., Czajkowski M., Bajor P. (red.), *Polityka zagraniczna Federacji Rosyjskiej. Wybrane aspekty stosunków z Polską, Ukrainą i Białorusią*, Kraków 2010.
16. Balawajder G., *Granica państwa jako kategoria wielowymiarowa*, „Pogranicze. Polish borderlands studies" 2013, nr 1.
17. Balcerzak T., Brzeska K., *The impact of reporting on aviation safety*, „Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica" 2019, nr 36.
18. Barcik J., Czech P., *Czy można zestrzelić samolot cywilny?: (kontrowersje na tle regulacji polskiego prawa lotniczego)*, „Przegląd Komunikacyjny" 2008, nr 3.

19. Barcik J., *Koncepcja samoobrony w prawie międzynarodowym w dobie „wojny z terroryzmem”*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2003, nr 1.
20. Barcz J., *Unia Europejska: związek państw, państwo federalne czy organizacja międzynarodowa?* [w:] Gołębiewski J. (red.), *Integracja a granice suwerenności*, Warszawa 2007.
21. Barcz J., *Zachodnioniemiecka koncepcja „Friedlicher Grenzunderung” w świetle postanowień Aktu Końcowego KBWE*, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” 1981, nr 5 (95).
22. Barkey H. J., *Kurdish geopolitics*, „Current History” 1997, nr 606.
23. Bazhenova H., *Międzynarodowa pomoc finansowa i militarna dla Ukrainy walczącej z rosyjską agresją*, „Komentarze Instytutu Europy Środkowej” 2023, nr 792.
24. Berus M., Dunin T., *Terroryzm lotniczy oraz zapobieganie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym a ochrona praw człowieka – analiza wybranych przypadków* [w:] Jasiuk E., Sikora K. (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021.
25. Bielawski R., *Współczesne problemy suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej*, „Zeszyty Naukowe AON” 2015, nr 1(98).
26. Bielawski R., Zajkowski R., *Militarne wykorzystanie przestrzeni kosmicznej*, „Zeszyty Naukowe AON” 2019, nr 2 (99).
27. Biskup P., *Historyczna ewolucja idei suwerenności* [w:] Gołębiowski J. (red.), *Integracja a granice suwerenności*, Warszawa 2007.
28. Bogdalski P., *Zniszczenie cywilnego statku powietrznego jako środka ataku terrorystycznego w świetle prawa międzynarodowego* [w:] Siadkowski A. K., Tomasik A. (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.
29. Borek D., *Organizacja imprez turystycznych, ułatwianie nabywania powiązanych usług turystycznych oraz dostarczanie usług turystycznych w działalności linii lotniczych – aspekty prawne* [w:] Konert A (red.), *Prawo lotnicze w dobie kryzysu lotnictwa cywilnego*, Warszawa 2022.
30. Bouve C., *The Development of International Rules of Conduct in Air Navigation*, “Air Law Review” 1930, nr 1.
31. Broda B., Lasek E., *Próba bilansu strat stron w wojnie rosyjsko-ukraińskiej (od 24 lutego do 14 października 2022 r.)* [w:] Diec J., Jach A., Pachucki-Włosek K. (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023.

32. Brodowski L., Pączek M., *Zestrzelenie uprowadzonego samolotu cywilnego jako forma realizacji prawa do samoobrony*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy" 2015, nr 4.
33. Bucholc M., *Użycie bezzałogowych aparatów latających w sytuacji konfliktu zbrojnego: wybrane aspekty z zakresu międzynarodowego prawa humanitarnego*, „Polski Rocznik Praw Człowieka i Prawa Humanitarnego" 2012, nr 3.
34. Bucholc M., Kowalewski J., *Ocena legalności stosowania uzbrojonych bezzałogowych aparatów latających w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka* [w:] Karska E. (red.), *Wpływ Europejskiej Konwencji Praw Człowieka na systemy ochrony praw człowieka oraz międzynarodowe prawo karne i humanitarne*, Warszawa 2013.
35. Buchowska N., *Wykonywanie kompetencji prawotwórczych przez organizacje międzynarodowe w ramach systemu contracting out*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2008, nr 4.
36. Buczyński J., *Suwerenność a nieograniczona suwerenność, w stosunkach międzynarodowych gwarantem narodowego bezpieczeństwa*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny" 2017, nr 2.
37. Bugajski D. R., *Dzierżawa terytorium na przykładzie praktyki rosyjskiej*, „Stosunki Międzynarodowe – International Relations" 2013, nr 1.
38. Bujwid-Kurek E., *Sukcesja pojugosłowiańska – kwestie granic*, „Politeja" 2019, nr 1(58).
39. Chimiak M., *Aktualna sytuacja cywilnych i państwowych bezzałogowych statków powietrznych* [w:] Dynia E., Cieciński P. (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.
40. Chłoń T., *Dokąd zmierza NATO? Sojusz Północnoatlantycki, Europa i Polska w świetle decyzji szczytu NATO w Madrycie 29–30 czerwca 2022 r.*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2022, nr 1.
41. Chojnacki J., *Zestrzelenie samolotu Malaysia Airlines (lot MH17): odpowiedzialność materialna i karna w świetle prawa międzynarodowego*, „Sprawy Międzynarodowe" 2016, nr 1.
42. Chojnowski L., Banasik M., *Koncepcja Strategiczna NATO 2022. Koncepcja przełomu czy kontynuacji?* „Colloquium" 2023, nr 3.
43. Ciekanowski Z., Brążkiewicz D., Nowicka J., *Bezpieczeństwo państw Europy Wschodniej w sytuacji wojny na Ukrainie*, „Przegląd Geopolityczny" 2022, nr 42.

44. Compa T., *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis" 2018, nr 1.
45. Cooper J. C., *Airspace Rights over the Arctic*, „Air Affairs" 1950, nr 3.
46. Czapliński W., *Organizacje regionalne a użycie siły. Kilka uwag na tle rozdziału VIII Karty NZ*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2005, nr 1.
47. Czapliński W., *Reforma ONZ – zasady użycia siły w stosunkach międzynarodowych* [w:] J. Symonides (red.), *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy*, Warszawa 2006.
48. Czapliński W., *Zbrodnia agresji jako przestępstwo przeciwko prawu międzynarodowemu*, „Archiwum Kryminologii" 2008, z. 29-30.
49. Czaputowicz J., *Czym jest suwerenność? - odpowiedź polemistom*, „Przegląd Europejski" 2015, nr 3.
50. Czaputowicz J., *Teoretyczne konceptualizacje Unii Europejskiej – nowa międzyrządowość, federacja, imperium* [w:] Stawarz P., Wallas T., Wojtaszczyk K. A. (red.), *Suwerenność państwa członkowskiego Unii Europejskiej*, Warszawa 2017.
51. De Silva K., *Struggle for Sovereignty in the Air Space: An Analysis of Regulatory Developments and Current Challenges in Establishing "Air Sovereignty"*, „KDU Law Journal" 2023, nr 3.
52. Dobrowolska-Polak J., *Partykularna polityka państw Unii Europejskiej wobec interwencji w Libii*, „Przegląd Zachodni" 2011, nr 3.
53. Doliwa-Klepacka A., *Wjazd na terytorium państwa w świetle zasad wspólnej polityki wizowej Unii Europejskiej* [w:] Menkes J., Cała-Wacinkiewicz E. (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015, s. 15.
54. Doroszko M., *Problem Krymu w stosunkach ukraińsko-rosyjskich* [w:] Baluk W., Doroszko M. (red.), *Wojna hybrydowa Rosji przeciwko Ukrainie 2014-2016*, Lublin 2017.
55. Drabarz A., *Samoobrona prewencyjna wobec zagrożeń atakami terrorystycznymi: strategia amerykańska w świetle prawa międzynarodowego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2003, nr 3.
56. Drabarz A, Perkowski M., *Samostanowienie narodów i prawo do samoobrony w kontekście umiędzynaradawiania współczesnych konfliktów wewnętrznych* [w:] Breczko A., Lempa F. (red.), *War and Peace Philosophical, Political and Legal Aspects*, Białystok 2013.

57. Drożdż D., *Pojęcia agresji w prawie międzynarodowym publicznym i zbrodni agresji w międzynarodowym prawie karnym funkcjonujące w środowisku międzynarodowym* [w:] Kordonski R., Muszyński Ł., Kordonska O., Kamilewicz-Rucińska D. (red.), *Transformacja środowiska międzynarodowego i jego wielowymiarowość. Tom 3*, Lwów-Olsztyn 2017.
58. Drzewicki K., *Indyjsko-pakistański spór przed MTS w sprawie kompetencji Rady ICAO*, „Sprawy Międzynarodowe" 1974, z. 2.
59. Dyner A. M., *Przed atakiem – rosyjsko-białoruskie ćwiczenia Sojusznicze Zdecydowanie*, „Biuletyn PISM" 2022, nr 37.
60. Dyner A. M., *Trzy miesiące rosyjskiej interwencji w Syrii – implikacje wojskowe i polityczne*, „Biuletyn PISM" 2016, nr 1.
61. Dynia E., *Cudzoziemcy w prawie międzynarodowym. Status cudzoziemca w Polsce*, „Studia i Materiały" nr 15, Warszawa 1998 r.
62. Dynia E., *Członkostwo Brytyjskiej Wspólnoty Narodów*, „Sprawy Międzynarodowe" 1978, nr 5.
63. Dynia E., *Ewolucja polityki migracyjnej Unii Europejskiej – wnioski de lege ferenda* [w:] Kosińska A. (red.), *W obliczu kryzysu. Przyszłość polityki azylowej i migracyjnej Unii Europejskiej*, Lublin 2017.
64. Dynia E., *Konwencja Chicagowska i jej wpływ na rozwój międzynarodowego prawa lotniczego*, „Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki" 2014, nr 11-13.
65. Dynia E., *Legitymizm demokratyczny i uznanie rządu* [w:] Haliżak E., Kuźmiar R. (red.), *Prawo, instytucje i polityka w procesie globalizacji. Księga jubileuszowa dedykowana Prof. J. Symonidesowi*, Warszawa 2003.
66. Dynia E., *Obywatelstwo Unii Europejskiej*, „Biuletyn Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Rzeszowie" 2009, nr 8.
67. Dynia E., *Obywatelstwo w świetle prawa międzynarodowego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia, Sectio G" 2000, vol XLVII.
68. Dynia E., *Rola ICAO w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej* [w:] Dynia E., Cieciński P. (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.
69. Dynia E., *Skuteczność systemu ochrony praw człowieka ONZ na przykładzie konfliktu na Ukrainie* [w:] Krzysztofik E., Maksymiuk M., Tarczyński D. (red.), *Unijny system ochronny praw człowieka wobec współczesnych wyzwań*, Lublin 2022.

70. Dynia E., *Stanowisko ONZ wobec agresji Rosji na Ukrainę* [w:] Tarczyński D., Krzysztofik E., Romanko A. (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022.
71. Dynia E., *Uznanie państwa przez organizację międzynarodową. Uznanie państw powstałych po rozpadzie ZSRR i Jugosławii*, „Rzeszowskie Zeszyty Naukowe „Prawo-Ekonomia"" 1997, t. XXI.
72. Dynia E., *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego* [w:] Dynia E., Kuźniar-Kwiatek D. (red.), *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016.
73. Dzisiów-Szuszczykiewicz A., *Dokąd zmierza Libia bez Muammara Kaddafiego?*, „Krakowskie Studia Międzynarodowe" 2012, nr 1.
74. Ehrlich L., *Prawo obszarów morskich i podmorskich*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny" 1959, z. 4.
75. Eslam M., *Iran's Drone Supply to Russia and Changing Dynamics of the Ukraine War*, „Journal For Peace and Nuclear Disarmament" 2022, nr 2.
76. Foont B. E., *Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law*, „Journal of Air Law and Commerce" 2007, vol. 72.
77. Fordoński R., *Problem odstraszania nuklearnego na tle zasad suwerennej równości państw oraz samostanowienia narodów*, „Studia Prawnoustrojowe" 2018, nr 41.
78. Fortońska A., *Legal aspects regarding liability for shooting down an aircraft*, „Journal of KONBiN" 2021, vol. 51.
79. Fortońska A., *Terroryzm lotniczy – zarys problematyki* [w:] E. Dynia, D. Kuźniar-Kwiatek (red.), *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016.
80. Fortońska A., *Środki umożliwiające zwalczanie terroryzmu lotniczego*, „Przegląd komunikacyjny" 2018, nr 4.
81. Gadkowski T., *Problematyka samoobrony na tle zakazu użycia siły zbrojnej w prawie międzynarodowym*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013 , nr 75.
82. Gajda J., *Iran, Rosja, Turcja: nowy bliskowschodni tercet?*, „Pułaski Policy Papers. Komentarz Międzynarodowy Pułaskiego" 2016, nr 1.
83. Galicki Z., *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „Sprawy Międzynarodowe" 1970, z. 7.
84. Galicki Z., *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, „Sprawy Międzynarodowe" 1971, z. 12.

85. Galicki Z., *O zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Sprawy Międzynarodowe" 1971, z. 2.
86. Galicki Z., *Prawna delimitacja przestrzeni kosmicznej – problem nadal nierozwiązany* [w:] Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K., *Wykorzystanie przestrzeni kosmicznej. Świat – Europa – Polska,* Warszawa 2010.
87. Garapich K., *Prawnomiędzynarodowe zagadnienie korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej* [w:] Dynia E., Brodowski L. (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017.
88. Gawęda M., *Wojna rosyjsko-ukraińska wymiar powietrzny*, „Lotnictwo Aviation International" 2023, nr 8.
89. Gawłowicz I., *Nowe wykorzystywanie suwerenności jako signum temporis* [w:] Gawłowicz I., Wierzchowiecka I. (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów,* Warszawa 2005.
90. Gertler Z., *Amendments to the Chicago Convention: lessons from proposals that failed*, "Journal Of Air Law And Commerce" 1974, vol. 40.
91. Gliszczyńska A., *Izraelski mur bezpieczeństwa – realizacja czy naruszenie zasad prawa międzynarodowego?*, „Sprawy Międzynarodowe" 2007, nr 2.
92. Gotkowska J., Graca J., *Szczyt NATO w Wilnie: przełomy i niespełnione nadzieje,* „Komentarze OSW" 2023, nr 526.
93. Gotkowska J., Szymański P., *Państwa NATO wobec dostaw broni dla Ukrainy*, „Komentarze OSW" 2022, nr 423.
94. Góralska W., *Miejsce Europy i Unii Europejskiej w rosyjskiej myśli geopolitycznej*, „Systemy Bezpieczeństwa Narodowego" 2022, z. 26.
95. Górbiel A., *Pojęcie agresji zbrojnej*, „Sprawy międzynarodowe" 1977, z. 6.
96. Górski J. W., *Państwo narodowe – przedmiot czy podmiot gospodarczych procesów globalnych,* „Sprawy międzynarodowe" 2005, nr 4.
97. Grenda B., *System wczesnego wykrywania i naprowadzania we wsparciu polskich sił powietrznych*, „Zeszyty Naukowe AON" 2013, nr 2(91).
98. Grochalski S. M., *Ius ad bellum: od prawa do bezprawia* [w:] Kozerska E., Sadowski P., Szymański A. (red.), *Wojna i pokój: wybrane zagadnienia prawno-historyczne*, Opole 2013.
99. Grochalski S., Szewczyk P., *Bezpieczna przestrzeń kosmiczna eliminująca potencjalny problem globalny. Wymiar prawnomiędzynarodowy* [w:] Dynia E., Kubas S. (red.),

Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym, Rzeszów 2019.

100. Gruszecki J., *Kierunki zmian polskiego prawa lotniczego dla eksploatacji systemów bezzałogowych w przestrzeni kontrolowanej* [w:] Dynia E., Cieciński P. (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.

101. Grzebyk P., *Definicja zbrodni agresji (po konferencji przeglądowej MTK)*, „Państwo i Prawo" 2011, nr 1.

102. Grzebyk P., *„Specjalna operacja wojskowa" Rosji w Ukrainie – indywidualna odpowiedzialność za zbrodnie agresji i zbrodnie wojenne*, „Państwo i Prawo" 2022, nr 9.

103. Grzebyk P., *The Annexation of Crimea in the Light of the Definition of Aggression. Does Prohibition of Agression apply to Russia?* [w:] Czapliński W., Dębski S., Tarnogórski R., Wierczyńska K. (red.), *The case of Crimea's annexation under international law*, Warsaw 2017.

104. Grzybowski J., *Obywatelskość i cnota – niepodważalny związek polityki i etyki w starożytnej Grecji*, „Kwartalnik Filozoficzny" 2015, z. 4.

105. Grzywaczewski T., *„Ludowe Republiki Donbasu" – granice prawa do samostanowienia a fenomen quasi-państw*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

106. Gunawan Y., Haque A., Andrian N., Rahma M., *Analysis of the International Court of Justice's Jurisdiction in the Airspace Violation Cases*, „Jambura Law Review" 2023, vol. 5

107. Hailbronner K., *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, „The American Journal of International Law" 1983, nr 3.

108. Heller K. J., Trabucco L., *The Legality of Weapons Transfers to Ukraine Under International Law*, „Journal of International Humanitarian Legal Studies" 2022, nr 13.

109. Helysh M., *„Kryzys humanitarny: czy zbrodnie przeciwko ludzkości?* [w:] Diec J., Jach A., Pachucki-Włosek K. (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023.

110. Hoffmann T., *War or peace? – International legal issues concerning the use of force in the Russia–Ukraine conflict*, „Hungarian Journal of Legal Studies" 2022, nr 3.

111. Hołda-Wydrzyńska A., *Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych jako przykład środka mającego na celu ułatwienie żeglugi*

międzynarodowe [w:] Łuczak K. (red.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, Katowice 2015.

112. Homańska A., *Wpływ rosyjskiej agresji na Ukrainę na relacje NATO – Chińska Republika Ludowa. Wyzwania dla strategii bezpieczeństwa*, „Wschodnioznawstwo" 2023, t. 17.

113. Horbenko V., Korshets O., *Strategic Air Operation as one of the possible instruments in a hybrid war between the Russian Federation against Ukraine*, „Journal of Scientific Papers „Social Development and Security"" 2022, nr 2.

114. Hughes D. M., *Airspace Sovereignty over Certain International Waterways*, „ Journal of Air Law and Commerce" 1952, nr 19.

115. Hughes W., *Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force*, „Journal of Air Law and Commerce" 1979, nr 45.

116. Ivanov D., Donakanian V., *The ICAO Council as a dispute settlement body: theoretical and practical issues*, „Moscow Journal of International Law" 2022, nr 3.

117. Jach A., *W stronę „ostatecznego rozwiązania kwestii ukraińskiej". Rosyjski projekt inwazji* [w:] Diec J., Jach A., Pachucki-Włosek K. (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023.

118. Jackiewicz A., Olechno A., *Prawnoustrojowy status Krymu, 2017-2017* [w:] Serzhanova V., Wilk J., Nowak K., Plis J. (red.), *Problem państw nieuznawanych we współczesnym świecie*, Warszawa 2019.

119. Jackiewicz A., Olechno A., *Secesja czy aneksja – uwagi na temat kryzysu krymskiego w perspektywie de facto oraz w kontekście prawa międzynarodowego* [w:] Serzhanova V., Wilk J., Nowak K., Plis J. (red.), *Problem państw nieuznawanych we współczesnym świecie*, Warszawa 2019.

120. Jakubczak W., *Działania hybrydowe Rosji wobec Ukrainy* [w:] Tarczyński D., Krzysztofik E. , Romanko A. (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022.

121. Jasiński K., *Czy żyjemy w państwie po-suwerennym?*, „Studia Ełckie" 2017, nr 1.

122. Jasiuk E., *Bezpieczeństwo lotnictwa i podróży lotniczych w czasach zagrożenia terroryzmem* [w:] Bębas S. (red.), *Oblicza patologii społecznych*, Radom 2011.

123. Jasiuk E., Konert A., Detyniecka A., Targońska E., *The responsibility of a State in the shooting down of Malaysian Airlines flight MH17*, „Transportation Research Procedia" 2019, vol. 43.

124. Jasiuk E., Wosiek R., *Global security and safety management in civil aviation in light of Annex 19 to the Chicago Convention* [w:] Jasiuk E., Wosiek R. (red.), *Legal conditions of international cooperation for the safety and efficiency of civil aviation*, Warszawa 2019.

125. Jaskiernia J., *Suwerenność narodu a koncepcja „państwa postsuwerennego”*, „Państwo i Prawo” 2006, z. 10.

126. Jaskiernia J., *Suwerenność państwa i suwerenność narodu a konsekwencje członkostwa państwa w organizacjach międzynarodowych ze szczególnym uwzględnieniem Unii Europejskiej* [w:] Stawarz P., Wallas T., Wojtaszczyk K. A. (red.), *Suwerenność państwa członkowskiego Unii Europejskiej*, Warszawa 2017.

127. Jaśkowski M., *Ochrona Unii i jej państw członkowskich przed stosowaniem wymuszenia ekonomicznego przez państwa trzecie – projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady*, „Zeszyty Prawnicze BAS” 2022, nr 2.

128. Jedlecka W., *Państwo narodowe a integracja europejska*, „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2007, nr 1.

129. Jennings R. Y., *The Caroline and McLeod Cases*, „American Journal of International Law” 1938, nr 32.

130. Jureńczyk Ł., *Efektywność Rady Bezpieczeństwa ONZ w przeciwdziałaniu międzynarodowym kryzysom militarnym w pozimnowojennym systemie bezpieczeństwa zbiorowego* [w:] Jureńczyk Ł., Shukuralieva N., Trempała W. (red.), *Kryzys w stosunkach międzynarodowych: typy, wymiary, skutki, sposoby przeciwdziałania*, Bydgoszcz 2012.

131. Kaczorowski P., *Suwerenność wczoraj i dziś* [w:] Stawarz P., Wallas T., Wojtaszczyk K. (red.), *Suwerenność państwa członkowskiego Unii Europejskiej*, Warszawa 2017.

132. Kaczyńska S., *Zarządzanie bezpieczeństwem przez zarządzającego portem lotniczym* [w:] Łuczak K. (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016.

133. Kafara K., Kędziora M., *Transport materiałów niebezpiecznych statkami powietrznymi*, „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2019, nr 33.

134. Kałduński M., *Immunitet państwa w prawie międzynarodowym w kontekście zbrodni wojennych i zbrodni przeciwko ludzkości,* „Zeszyty Prawnicze Biura Analiz Sejmowych” 2018, nr 2.

135. Kamiński I. C., *Gdzie i jak mogą się skarżyć uczestnicy konfliktu na Ukrainie?*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

136. Karowicz S., *„Być państwem" - wymagania stawiane przed podmiotami aspirującymi do państwowości we współczesnym prawie międzynarodowym publicznym* [w:] M. Perkowski, W. Zoń (red.), *Umiędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego, T. 1*, Białystok 2016.

137. Karska E., *Dorobek Konferencji Rewizyjnej Statutu MTK ze szczególnym uwzględnieniem poprawki definiującej zbrodnię agresji*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2010, nr 3.

138. Karski K., *Kontynuacja prawnomiędzynarodowej podmiotowości ZSRR i jego części składowych przez państwa istniejące na obszarze postradzieckim*, „Studia Iuridica", 2006, nr 45.

139. Kasiński M., *Ekspansja represyjnej funkcji administracji publicznej jako zagrożenie demokratycznego państwa prawnego*, „Roczniki Nauk Prawnych" 2011, nr 1.

140. Kasprzycki D. D., *Konflikt zbrojny na Ukrainie w kontekście rosyjskiej koncepcji wojny nowej generacji*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego" 2022, nr 1.

141. Kasprzyk P., *Zagadnienie wyrównywania szkód wynikłych z ataku terrorystycznego na przykładzie bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym* [w:] Malinowski M., Ożarowski R., Grabowski W. (red.), *Ewolucja terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*, Gdańsk 2009.

142. Kelsen H., *The principle of sovereign equality of states as a basis for international organization,* „The Yale Law Journal" 1944, nr 2.

143. Kierznowski Ł., *Wielokrotne obywatelstwo i pozycja multiobywatela w prawie polskim* [w:] Perkowski M., Zoń W. (red.), *Umiędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego*, T. 1, Białystok 2016.

144. Kilińska-Pękacz A., *Prawnokarna ochrona przed terroryzmem lotniczym w Polsce porównawczym* [w:] Biskup K., Bukowski Z. (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej*, Bydgoszcz 2014.

145. Kisiel R, *Polityka transportowa ze szczególnym uwzględnieniem transportu lotniczego* [w:] Jaremczuk E. J. (red.), *Inspiracje lotnicze. Aspekty techniczne, historyczne, społeczne i prawne*, Elbląg 2014.

146. Kleczkowska A., *Reakcja państwa na napaść zbrojną ze strony aktora niepaństwowego – uwagi na przykładzie doktryny unwilling or unable,* „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego" 2015, vol. XIII.

147. Kleczkowska A., *Sankcje ustanawiane przez Radę Bezpieczeństwa ONZ a państwa nieczłonkowskie ONZ*, „Roczniki Nauk Prawnych" 2020, nr 2.

148. Klonowiecki W., *Charakter prawny przestrzeni powietrznej*, „Roczniki Nauk Społecznych" 1949, t. 1.

149. Kłoda M.T., Malinowska K., Malinowski B., Polkowska M., *Polskie prawo kosmiczne – wyzwania i kompromisy*, „Przegląd Sejmowy" 2022, nr 3.

150. Kłosowicz R., Mormul J., *Pojęcie dysfunkcyjności państw : geneza i definicje* [w:] Kłosowicz R. (red.), *Państwa dysfunkcyjne i ich destabilizujący wpływ na stosunki międzynarodowe,* Kraków 2013.

151. Kłysiński K., *Białoruś wobec rosyjskiej agresji na Ukrainę* [w:] Wilk A., Żochowski P. (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023.

152. Kogut A., *Terroryzm lotniczy w świetle regulacji prawa międzynarodowego* [w:] Dynia E. (red.), *Prawo lotnicze i technologie*, Rzeszów 2015.

153. Kogut A., Kubas S., *Cudzoziemiec jako podmiot ochrony prawnej w świetle zharmonizowanych przepisów prawa Unii Europejskiej*, [w:] Brodowski L., Kuźniar-Kwiatek D. (red.), *Unia Europejska a prawo międzynarodowe: Księga Jubileuszowa dedykowana Prof. Elżbiecie Dyni*, Rzeszów 2015.

154. Kolisnyk I., *Układ o Stworzyszeniu Ukraina-UE jako wyraz wsparcia ze strony Unii dla ochrony praw człowieka w kontekście wojny na Ukrainie*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

155. Kołodziejczak M. E., *Prawo międzynarodowe wobec aneksji Krymu* [w:] Tarczyński D., Krzysztofik E., Romanko A. (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022.

156. Korycki S., *Podstawy prawnoorganizacyjne ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej i kontroli ruchu granicznego*, „Państwo Prawne" 2018, nr 1.

157. Kosmała A., *Ewolucja przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej* [w:] Konert A. (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*, Warszawa 2015.

158. Kowalczewska K., *Kontrolowana czwarta rewolucja wojskowa czyli zobowiązanie państwa do badania legalności środków i metod walki* [w:] Kamprowski R., Skarżyński M. (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019.

159. Kowalska F., Kardaś J., *Wykorzystanie bezzałogowców w konflikcie na wschodzie Ukrainy* [w:] Kamprowski R., Skarżyński M. (red.), *Wykorzystanie dronów i robotów w systemach bezpieczeństwa. Wybrane aspekty*, Poznań 2019.

160. Kozak I., *Kwalifikacja konfliktu we wschodniej Ukrainie w świetle prawa międzynarodowego*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

161. Kozerawski D., *Konflikt zbrojny w Ukrainie – reperkusje dla zdolności militarnych Polski* [w:] Gruszczak A. (red.), *THE WAR MUST GO ON. Dynamika wojny w Ukrainie i jej reperkusje dla bezpieczeństwa Polski*, Kraków 2023.

162. Kozioł A., *EU Military Assistance to Ukraine and the Future of the Common Security and Defence Policy* [w:] Szymańska J. (red.), *The European Union in the face of Russia's aggression against Ukraine*, Warsaw 2024.

163. Kranz J., *Jak rozumieć suwerenność? Próba opisu* [w:] Sowiński S., Węgrzecki J. (red.), *Suwerenność państwa i jej granice*, Warszawa 2010.

164. Kranz J., *Kilka uwag na tle aneksji Krymu przez Rosję*, „Państwo i Prawo" 2014, nr 8.

165. Kranz J., *Rosyjska wojna o „pokój" czyli Ukrainy między polityką a prawem*, „Państwo i Prawo" 2022, nr 9.

166. Kranz J., *Suwerenność państwa i praw międzynarodowe* [w:] Wołpiuk W. (red.), *Spór o suwerenność*, Warszawa 2001.

167. Kranz J., *Świat niebezpieczny inaczej*, „Krytyka Prawa" 2010, nr 1.

168. Kranz J., *Użycie siły zbrojnej – nowe fakty i tendencje*, „Sprawy Międzynarodowe" 2006, nr 3.

169. Kraśnicka I., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego: ewolucja w polskim prawie na tle porównawczym* [w:] Biskup K., Bukowski Z. (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej*, Bydgoszcz 2014.

170. Kraśnicka I., *Dopuszczalność zestrzelenia samolotu pasażerskiego nielegalnie przekraczającego powietrzną granicę terytorium państwa – nowe propozycje w prawie polskim na tle rozwiązań innych porządków prawnych* [w:] Menkes J., Cała-Wacinkiewicz E. (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015.

171. Kraśnicka I., *The International Civil Aviation Organization and Its Challenges on the 70th Anniversary of the Chicago Convention* [w:] Nowakowska-Małusecka I. (red.), *New Challenges for International Organizations*, Katowice 2016.

172. Kraśnicka I., *Rozstrzyganie sporów w międzynarodowym lotnictwie cywilnym: „ambitne marzenie" a „rzeczywistość"* [w:]. Cała-Wacinkiewicz E. (red.), *Prawo Międzynarodowe – idee a rzeczywistość*, Warszawa 2019.

173. Krawczyk J., *Przekraczanie powietrznej granicy państwowej przez państwowe i cywilne uprawnione oraz nieuprawnione statki powietrzne*, „Przegląd Nauk o Obronności" 2018, nr 6.

174. Królikowski H., *Tureckie bezzałogowe statki latające na frontach wojny z terroryzmem i innych współczesnych konfliktów zbrojnych – wybrane zagadnienia* [w:] Zubrzycki W., Cymerski J. (red.), *Terroryzm/antyterroryzm. Dwie dekady po zamachach z 11 września*, Szczytno 2023.

175. Krzeczunowicz A., *Wojna prewencyjna. Nowa doktryna wojenna czy echo przeszłości*, „Sprawy Międzynarodowe" 2005, nr 3.

176. Kubas S., *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej* [w:] Dynia E., Kubas S. (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019.

177. Kubas S., *Zagrożenie terrorystyczne swobody przepływu osób w przestrzeni powietrznej* [w:] Dynia E., Marcisz-Dynia A. (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018.

178. Kubas S., Podraza M., *Realizacja ochrony praw człowieka w świetle zagrożeń terroryzmem lotniczym* [w:] Dynia E., Pączek M. (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, Rzeszów 2019.

179. Kulesza J., *Czy państwo może mordować własnych obywateli? Zestrzelenie samolotu typu renegade w świetle prawa karnego - zarys problemu,* „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych" 2009, z. 3.

180. Kulesza J., *Zestrzelenie samolotu typu renegade a poszanowanie podstawowych praw człowieka*, „Studia Prawnicze" 2008, z. 3.

181. Kułaga Ł., *Immunitet państwowego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2015, z. 4.

182. Kułaga Ł., *Sankcje Unii Europejskiej wobec Federacji Rosyjskiej w rezultacie agresji na Ukrainę z perspektywy prawa międzynarodowego*, „Przegląd Legislacyjny" 2023, nr 2.

183. Kułaga Ł., *Używanie dronów w celu zwalczania terroryzmu świetle „ius ad bellum*", „Zeszyty Prawnicze" 2016, nr 2.

184. Kułaga Ł., *Używanie dronów w celu zwalczania międzynarodowego terroryzmu w świetle „ius in bello"*, „Zeszyty Prawnicze" 2017, nr 1.

185. Kułaga Ł., *Współczesne tendencje regulacyjne międzynarodowego prawa kosmicznego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2007, nr 4.

186. Kułaga Ł., *Zewnętrzny aspekt wspólnej polityki transportu lotniczego* [w:] Mik C., Kułaga Ł. (red.), *Zewnętrzne stosunki gospodarcze Unii Europejskiej*, Toruń 2010.

187. Kunertova D., *Drones have boots: Learning from Russia's war in Ukraine*, „Contemporary Security Policy" 2023, nr 4.

188. Kunert-Diallo A., *Dostęp do rynku przewozów lotniczych jako przedmiot międzynarodowej regulacji prawnej*, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny" 2016, nr 2

189. Kunert-Diallo A., *Szczególne uprawnienia państw w przestrzeni powietrznej – aspekt militarny*, „Czasopismo Historyczno-Prawne" 2013, nr 1.

190. Kurowski T., *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu terrorystycznego*, „Security, Economy & Law" 2020, nr 1.

191. Kuźniar R., Balcerowicz B., Bieńczyk-Missala A., Grzebyk P., Jędrzejowska K., Kupiecki R., Madej M., Pronińska K., Szeptycki A., Śledź P., *Agresja Rosji na Ukrainę – pierwsze dwa tygodnie wojny. Raport specjalny*, „Rocznik Strategiczny" 2022, nr 27.

192. Kuźniar-Kwiatek D., *Kilka uwag o militaryzacji kosmosu w świetle regulacji międzynarodowego prawa kosmicznego*, „Studia Prawnoustrojowe" 2017, nr 38.

193. Kwiecień R., *Okupacja wojenna w świetle prawa międzynarodowego: natura, skutki, nowe tendencje*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska" 2013, vol. 60.

194. Kwiecień R., *Suwerenność państwa – geneza i rozwój idei w prawie międzynarodowym*, „Studia prawnicze" 2002, nr 3.

195. Kwiecień R., *Suwerenność państwa w Unii Europejskiej: aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Państwo i Prawo" 2003, z. 2.

196. Lachowski T., *Kto strzelał – kto odpowie? Kwalifikacja prawna tragedii MH17*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

197. Laska A., *Współzależność jako warunek suwerenności państwa*, „Historia i Polityka" 2020, nr 33.

198. Leszczyński Z., *Problem suwerenności państwa w procesie integracji europejskiej* [w:] Leszczyński Z., Sadowski S. (red.), *Suwerenność państwa we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2005.

199. Leśniewski K., *Podniebny zabójca czy skuteczna broń? Wykorzystywanie dronów bojowych na asymetrycznym polu walki w kontekście międzynarodowego prawa humanitarnego*, „Internetowy Przegląd Prawniczy TBSP UJ" 2017, nr 4.

200. Lipold P., *Wpływ rosyjskiej agresji na Ukrainę na politykę RFN*, „Kwartalnik Bellona" 2023, nr 1.

201. Liszkowska D., *Polityka Turcji wobec Rosji i Ukrainy w kontekście zbrojnego konfliktu rosyjsko-ukraińskiego*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej" 2022, nr 20.

202. Lonergan S. J., *The legal status of the antarctic airspace*, Montreal 1972.

203. Lorenz W., *Strefa zakazu lotów nad Ukrainą*, „Komentarz PISM" 2022, nr 60.

204. Lorenz W., *Szczyt NATO w Wilnie – decyzje w sprawie Ukrainy*, „Biuletyn PISM" 2023, nr 95.

205. Lorenz W., *Trendy w polityce obronnej Kanady – znaczenie dla NATO*, „Biuletyn PISM" 2019, nr 92.

206. Lorenz W., Terlikowski M., *Najważniejsze decyzje szczytu NATO w Wilnie*, „Komentarz PISM" 2023, nr 30.

207. Lubas R., *Przestrzeń kosmiczna – cywilna, czy wojskowa?* [w:] E. Dynia, A. Marcisz-Dynia (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018.

208. Lubiejewski S., *Conclusions from the use of aviation in the first half of the first year of the Ukrainian-Russian war*, „Security and Defence Quarterly" 2023, nr 2.

209. Ludwikowski S., *Bojowe wykorzystanie dronów w polskiej przestrzeni powietrznej w czasie pokoju* [w:] Dynia E., Marcisz-Dynia A. (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni kosmicznej*, Rzeszów 2018.

210. Ludwikowski S., *Rozważania prawnomiędzynarodowe dotyczące wykorzystania przestrzeni kosmicznej w czasie konfliktu zbrojnego*, „Acta Iuridica Resoviensia" 2022, nr 3.

211. Luongos N. E., *Recent Developments in the ICAO Settlement of Disputes Mechanism*, „Diritto e Politica Dei Trasporti" 2020, nr 2.

212. Lutek M., Szewczyk R., *Bezpieczeństwo przestrzeni kosmicznej i lotniczej w świetle prawa międzynarodowego – wybrane problemy* [w:] Pujer K. (red.), *Problemy Nauk Prawnych. Tom 5*, Wrocław 2018.

213. Łaski P., *Stosowanie siły przez państwa w świetle prawa międzynarodowego. Zarys problematyki* [w:] Brodowski L., Kuźniar-Kwiatek D. (red.), *Unia Europejska a prawo międzynarodowe. Księga jubileuszowa dedykowana prof. Elżbiecie Dyni,* Rzeszów 2015.

214. Łaski P., *Uwagi na temat siły i jej stosowania w prawie międzynarodowym*, „Acta Iuris Stetinensis" 2015, nr 12, s. 66.

215. Łaski P., *Suwerenność i współzależność we współczesnym prawie międzynarodowym* [w:] Gawłowicz I., Wierzchowiecka I. (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005.

216. Łęcki W., *Jakie są środki i metody walki w wojnie powietrznej i jakie są zasady wykorzystania BSP?* [w:] Marcinko M., Stefańska M., Kolaj M. (red.), *Międzynarodowe Prawo Humanitarne – odpowiadamy na twoje pytania. Kompendium dla słuchaczy Polskiej Szkoły Międzynarodowego Prawa Humanitarnego*, Warszawa 2020.

217. Łukasik L., *Prawnomiędzynarodowe środki zwalczania terroryzmu powietrznego*, „Sprawy Międzynarodowe" 1973, z. 7-8.

218. Łukaszuk L., *Lotnictwo międzynarodowe w obliczu nowych wyzwań i zadań*, „Stosunki międzynarodowe" 2011, nr 1-2.

219. Łukaszuk L., *Międzynarodowe prawo kosmiczne – geneza i etapy rozwoju. Wybrane zagadnienia* [w:] Dynia E., Kuźniar-Kwiatek D. (red.), *Międzynarodowe prawo lotnicze, kosmiczne i technologie*, Rzeszów 2016.

220. Łukaszuk L., *Porządek prawny na morzach a współczesne lotnictwo (wybrane zagadnienia)*, „Prawo morskie" 2011, nr 27.

221. Łukaszuk L., *Współczesne lotnictwo i prawo lotnicze w procesie przemian (wybrane zagadnienia)* [w:] Dynia E., Cieciński P. (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.

222. Łuksza M., *Zestrzelenie uprowadzonego samolotu cywilnego w świetle wyroku Trybunału Konstytucyjnego*, „Białostockie Studia Prawnicze" 2009, z. 6.

223. Madej M., *Międzynarodowa współpraca w zwalczaniu terroryzmu po 11 września 2001 roku*, „Stosunki Międzynarodowe" 2012, nr 2.

224. Madej M., *NATO: chrzest ognia po siedemdziesiątce, „Rocznik Strategiczny”* 2023, t. 28.

225. Maj-Marjańska J., Pietrzak P., *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, „Legislacja w obszarze bezpieczeństwa” 2011, nr 18.

226. Malinowski K., *Epokowy zwrot (Zeitenwende) w niemieckiej polityce bezpieczeństwa. Chwiejne podstawy i niepewne rezultaty*, „Przegląd Zachodni” 2022, nr 3.

227. Malinowski M. M., *Interwencja „sił międzynarodowych” w Iraku w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2004, z. 4.

228. Malinowski M. M., *Amerykańska operacja militarna w Afganistanie a prawo państwa do samoobrony*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny I Socjologiczny” 2006, z. 1.

229. Małajny R., *Podział władzy państwowej jako przesłanka jej legitymacji*, „Przegląd Sejmowy” 2014, nr 3.

230. Mania A., Laidler P., *Kontrowersje wokół „The USA Patriot Act”*, „Sprawy Międzynarodowe” 2004, nr 3.

231. Marciniak K. J., *System Układu Antarktycznego: uwagi z perspektywy prawa międzynarodowego* [w:] Dudzik P., Juchniewicz J., Krawczyk-Grzesiowska J., Marciniak K. J., Misztal A., Sierzputowski B., Bialik R., Kidawa A. (red.), *Układ Antarktyczny wybór dokumentów z wprowadzeniem*, Warszawa 2017.

232. Marcinko M., *Prowadzenie wojny powietrznej w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych* [w:] Falkowski Z., Marcinko M. (red.), *Międzynarodowe Prawo Humanitarne Konfliktów Zbrojnych*, Warszawa 2014.

233. Marcinko M., Wyprzedzające a prewencyjne użycie siły, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2010, t. 1.

234. Marcinko M., *Zasady podejmowania działań przy użyciu siły wobec statków powietrznych na przykładzie incydentu z USS „Vincennes”*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2012, t. 3.

235. Marchwińska A., Jasiuk E., *Terroryzm lotniczy a ochrona praw jednostki zagwarantowana e Europejskiej Konwencji Praw Człowieka* [w:] Jasiuk E., Sikora K. (red.), *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, Warszawa 2021.

236. Marczak J., Sołtysiuk B., *Działalność lotnicza w świetle polskiego i europejskiego ochrony konkurencji – wybrane aspekty* [w:] Biskup K., Bukowski Z.

(red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej*, Bydgoszcz 2014.

237. Markiewicz T. M., *Problemy cywilno-wojskowej koordynacji międzynarodowych i krajowych ćwiczeń lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej,* „Zeszyty AON" 2009, nr 1.

238. Markiewicz T. M., *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej w realiach integracji europejskich systemów zarządzania ruchem lotniczym* [w:] Markiewicz T. M. (red.), *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, Warszawa 2014.

239. Markiewicz T. M., *Środowiskowe aspekty wzrostu ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej*, „Zeszyty Naukowe AON" 2010, nr 2.

240. Marszałek M., *Strefy zakazu lotów jako sposób wymuszania pokoju z powietrza w działaniach sojuszniczych i koalicyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON" 2004, nr 4.

241. Martial J. A., *State Control of the Air Space over the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, „Canadian Bar Review" 1952, nr 30.

242. Masrur M. A., Lamadiri A. A., Putri J. A., Nayuko A., Ariyanto M. R., *Jurisdiction of shooting down ukrainian plane by Iran in international law,* „International Journal of Law and Legal Ethics" 2023, vol. 4.

243. Matusiak-Frącczak M., *Prawne aspekty bezpieczeństwa lotów cywilnych po 11 września 2001 r. Zmiany, problemy, perspektywy* [w:] Dynia E., Kubas S. (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019.

244. McIlmail T. P., *No-Fly Zones: The Imposition and Enforcement of Air Exclusion Regimes over Bosnia and Iraq,* „Loyola of Los Angeles International and Comparative Law" Review 1994, nr 1.

245. Menkiszak M., *Miński dylemat Rosji*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny" 2018, nr 2.

246. Menkiszak M., Domańska M., Żochowski P., *Rosja ogłasza aneksję czterech regionów Ukrainy* [w:] Wilk A., Żochowski P. (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich,* Warszawa 2023.

247. Menkes J., Kociołek-Pęksa A., *Aksjologia praw człowieka jako wyznacznik pragmatyzmu ONZ. Nowy paradygmat bezpieczeństwa i prawa człowieka – metaforyzacje w prawie*, „Przegląd Zachodni" 2018, nr 1.

248. Menon P. K., *The Acquisition of Territory in International Law: A Traditional Perspective*, "The Korean Journal of International and Comparative Law" 1994, nr 125.

249. Mieczychowska S., *Glosa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r. (sygn. akt K 44/07)*, „Prawo i Bezpieczeństwo – Law & Security" 2023, nr 1.

250. Mielnik B., *Podmiotowość a efektywność* [w:] Mielnik B., Wnukiewicz-Kozłowska A. (red.), *Podmiotowość w prawie międzynarodowym,* Wrocław 2013.

251. Mickiewicz P., *NATO w koncepcji politycznej Joe Bidena i jej ewolucja w obliczu rosyjskiej agresji na Ukrainie*, „Przegląd Geopolityczny" 2022, nr 41.

252. Mik C., *Agresja Rosji na Ukrainę i jej konsekwencje dla rządów prawa na poziomie międzynarodowym. Szkic problematyki* [w:] Kozłowski A. (red.), *Rządy prawa jako wartość uniwersalna: księga jubileuszowa Profesora Krzysztofa Wójtowicza*, Wrocław 2022.

253. Mik C., *Opinia prawna w sprawie prawnomiędzynarodowych aspektów dochodzenia roszczeń przeciwko Federacji Rosyjskiej i jej przedstawicielom w związku z zestrzeleniem w dniu 17 lipca 2014 r. samolotu pasażerskiego malezyjskich linii lotniczych marki Boeing 777-200ER, lot 370*, „Zeszyty Prawnicze BAS" 2014, nr 4.

254. Mik C., *Opinia prawna w sprawie statusu prawnomiędzynarodowego przestrzeni powietrznej nad Półwyspem Krymskim po zajęciu Krymu przez Federację Rosyjską (ze szczególnym uwzględnieniem kompetencji ICAO)*, „Zeszyty Prawnicze BAS" 2014, nr 3.

255. Mikołajczyk B., *Granice nowej generacji* [w:] Menkes J., Cała-Wacinkiewicz E. (red.), *Państwo i terytorium*, Warszawa 2015.

256. Milanović M., Papić T., *Appeal relating to the jurisdiction of the ICAO Council under article 84 of the convention on international civil aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar),* „American Journal of International Law" 2021, vol. 115.

257. Milczarek E., *Ograniczenia praw i wolności obywatelskich w obliczu zagrożenia terrorystycznego* [w:] G. Libor (red.), *Oblicza współczesnego terroryzmu*, Będzin 2016.

258. Milik P., *Legalność zestrzelenia porwanego samolotu cywilnego z pasażerami na pokładzie*, „Państwo i prawo" 2015, nr 5.

259. Milik P., Stachurski R., *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego – aspekty prawne i operacyjne* [w:] Menkes J., Cała-Wacinkiewicz E. (red.), *Państwo i terytorium w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2015.

260. Milkowski K., *Funkcjonowanie Donieckiej Republiki Ludowej w przestrzeni międzynarodowej – na przykładzie przedstawicielstwa w Republice Czeskiej*, „Studia Prawnoustrojowe" 2017, nr 38.

261. Miszczuk M., *Adaptacja Sojuszu Północnoatlantyckiego do nowych zagrożeń kreowanych przez Federację Rosyjską*, „Studia Bezpieczeństwa Narodowego" 2023, nr 2.

262. Mitkow S., Antczak J., Roszkiewicz M., *Zarządzanie innowacjami w przemyśle zbrojeniowym przy współpracy startupu jako istotny element budowy bezpieczeństwa w dobie zagrożenia ze Wschodu*, „Studia wschodnioeuropejskie" 2023, nr 19.

263. Mochowska K., *Interpretacje zasady niestosowania siły*, „Sprawy Międzynarodowe" 1982, nr 11.

264. Monarcha-Matlak A., *Kilka uwag o suwerenności* [w:] Gawłowicz I., Wierzchowiecka I. (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005.

265. Mrozek A., *Zagrożenie terroryzmem a prawa podstawowe w orzecznictwie niemieckiego Federalnego Trybunału Konstytucyjnego*, „Polski Rocznik Praw Człowieka i Prawa Humanitarnego" 2010, nr 1.

266. Mustofa A., Djati P., Sudarya A., Widodo R., *A New Paradigm Of Air Area Violation (A Case Study Of Violations Of Indonesian Airspace*), „NVEO" 2021, nr 8.

267. Muszyński M., *Alfreda Verdrossa koncepcja zwierzchnictwa terytorialnego*, „Kwartalnik prawa publicznego" 2008, nr 1-2.

268. Myszke-Nowakowska M., *Wolność w przestrzeni kosmicznej* [w:] Brodecki Z., Malinowska K., Polkowska M. (red.), *Nowa Cywilizacja kosmiczna. Satelity w służbie ziemi*, Warszawa 2019.

269. Myszona-Kostrzewa K., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w świetle prawa międzynarodowego*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego" 2014, nr 11.

270. Myszona-Kostrzewa K., *Zakaz lotów rosyjskich statków powietrznych w przestrzeni powietrznej państw członkowskich Unii Europejskiej a międzynarodowe prawo lotnicze*, „Acta Iuris Stetinensis" 2023, nr 1.

271. Nawrot J., *Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego w praktyce polskiej*, „Prawo Morskie" 2013, t. XXIX.

272. Nevzorov R., *Pedagogical Measurement of Physical Condition as a Component of Professional Readiness of Tactical Aviation Pilots*, „ResMilitaris" 2022, nr 6.

273. Nowak B., *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, „Studia Europejskie –Studies In European Affairs" 2003, nr 3.

274. Novikova T. V., Kuts S. O., *Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development,* „Rudn Journal of Law" 2021, vol. 25, No 4.

275. Nuzzo B., *Idea suwerenności wewnętrznej państwa – ujęcie klasyczne i jego współczesna reinterpretacja*, „Horyzonty Polityki" 2017, nr 18.

276. Nycz G., *Paradoksy odstraszania i jego zawodność na przykładzie względnej bierności militarnej mocarstw zachodnich wobec inwazji Rosji na Ukrainę w 2022 r.* [w:] Banasik M., Rogozińska A. (red.), *Bezpieczeństwo geopolityczne*, Warszawa 2022.

277. Ochmann P., Wojtas J., *Prawne aspekty konfliktu zbrojnego na Ukrainie jako przykład wojny hybrydowej*, „Sprawy Międzynarodowe" 2018, nr 1.

278. Ochman P., *Prawne implikacje wybranych elementów terminu „wojna hybrydowa"*, „Studia Prawa Publicznego" 2019, nr 4.

279. Oliynyk O., *Institutional Capacity of the Euro-Atlantic Security System in the Conditions of Russia's Military Aggression Against Ukraine* [w:] Banasik M., Rogozińska A., Gawliczek P. (red.), *The war in the Ukraine and international security,* Warsaw 2022.

280. *Opinia Doradczego Komitetu Prawnego przy Ministrze Spraw Zagranicznych RP w sprawie przyłączenia Półwyspu Krymskiego do Federacji Rosyjskiej w świetle prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2014, nr 9.

281. Osiecki M., *Zamachy na port lotniczy w Brukseli – prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny" 2017, nr 2.

282. Osiecki M., *Konwencja kapsztadzka i protokół lotniczy – analiza wybranych zagadnień*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny" 2016, nr 4.

283. Osiecki M., *Zestrzelenie samolotu a zasada zwierzchnictwa powietrznego,* „Studia Prawniczo-Ekonomiczne" 2016, nr 101.

284. Ostroumov I., Ivashchuk O., Kuzmenko N., *Preliminary Estimation of war Impact in Ukraine on the Global Air Transportation* [w:] *12th International Conference on Advanced Computer Information Technologies (ACIT)*, Ruzomberok 2022.

285. Ostrowska A. N., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w stosunku do pasażerów (rodzin ofiar) w przypadku zaginięcia statku powietrznego na przykładzie lotu MH370,* „Veritas Iuris" 2018, nr 1.

286. Pacek B., Pacek P., *Specyfika wojny hybrydowej na Ukrainie* [w:] Pacek B., Grochocka J. A. (red.), *Wojna hybrydowa na Ukrainie. Wnioski i rekomendacje dla Europy i świata*, Kielce 2017.

287. Pacek P., *Znaczenie wsparcia państw zachodnich i organizacji międzynarodowych dla przebiegu wojny w Ukrainie,* „Wiedza Obronna" 2023, nr 1.

288. Parulski K., *Ocena działań hybrydowych Federacji Rosyjskiej w konflikcie na Ukrainie w świetle prawa krajowego i międzynarodowego. Historyczne prawa do terytorium* [w:] Pacek B., Grochocka J. A. (red.), *Wojna hybrydowa na Ukrainie. Wnioski i rekomendacje dla Europy i świata*, Kielce 2017.

289. Paszkowski M., *Uprawnienia ICAO w dziedzinie unifikacji międzynarodowych norm i metod postępowania*, „Sprawy Międzynarodowe" 1970, nr 12.

290. Pączek M., *Odpowiedzialność agresora za nielegalne użycie siły*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskie. Seria Prawnicza" 2009, z. 53.

291. Pellet A., *The Opinions of the Badinter Arbitration Committee: A Second Breath for the Self-Determination of Peoples*, "European Journal of international Law" 1992, nr 178.

292. Pépin E., *The Legal Status of the Airspace in the Light of Progress in Aviation and Astronautics*, „McGill Law Journal" 1956, nr 70.

293. Peretiatkowicz A., *Teoria prawa i państwa H. Kelsena,* „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1937, nr 4.

294. Petersen P. A., King Melcher G., *Institutional Capacity of the Euro-Atlantic Security System in the Conditions of Russia's Military Aggression Against Ukraine* [w:] Banasik M., Rogozińska A., Gawliczek P. (red.), *The war in the Ukraine and international security,* Warsaw 2022.

295. Piątkowski M., *Przepisy IV Konwencji haskiej z 1907 r. w świetle wojny powietrznej*, „Polski Przegląd Stosunków Międzynarodowych" 2013, nr 3.

296. Piątkowski M., *Zestrzelenie rosyjskiego samolotu wojskowego a międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych*, „Biuletyn Analiz Centrum Inicjatyw Międzynarodowych" 2016, nr 8.

297. Piechal T., *Republiki wojenne w Donbasie rok po wybuchu konfliktu*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich" 2015, nr 174.

298. Pietnoczka P., *Scena polityczna Ukrainy po Euromajdanie* [w:] Furier A. (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017.

299. Piotrowski M., *Amerykańskie wsparcie dla Ukrainy w rok od rosyjskiej inwazji*, „Biuletyn PISM" 2023, nr 14.

300. Piotrowski M., *Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia* [w:] Dynia E., Brodowski L. (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017.

301. Piotrowski M., Szeligowski D., *Polityka Stanów Zjednoczonych wobec Ukrainy*, „Biuletyn PISM" 2023, nr 182.

302. Piwek G. D., *System zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym – proces kształtowania przepisów międzynarodowych*, „Studia i Materiały Centralnej Biblioteki Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego" 2022, nr 1.

303. Płudowski T., *American Foreign Policy Doctrines from Isolationism to Indispensability (and Somewhat Back?)* [w:] Banasik M., Rogozińska A., Gawliczek P. (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022.

304. Podraza A., *Stanowisko NATO wobec agresji Rosji na Ukrainę* [w:] Tarczyński D., Krzysztofik E., Romanko A. (red.), *Unia Europejska i wybrane państwa członkowskie wobec konfliktu na Ukrainie*, Lublin 2022.

305. Podraza M., *Aktualne regulacje prawa międzynarodowego i unijnego dotyczące eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych*, „Roczniki Administracji i Prawa" 2023, z. 1.

306. Podraza M., *Rosyjska aneksja ukraińskich terytoriów okupowanych w świetle prawa międzynarodowego*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego" 2023, nr 20.

307. Podraza M., *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego* [w:] Dynia E., Kubas S. (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym,* Rzeszów 2019.

308. Pogłodek A., *Prawno-polityczne podstawy przyłączenia Krymu do Federacji Rosyjskiej*, „Studia Prawnicze KUL" 2015, nr 2.

309. Polek P., *Neutralizacja cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa w prawie polskim*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego" 2015, nr 1.

310. Polkowska M., *Konwencja warszawska z 1929 r. i jej znaczenie* [w:] Dynia E., Marcisz-Dynia A. (red.), *Prawne i techniczne aspekty wykorzystywania przestrzeni powietrznej i kosmicznej*, Rzeszów 2018.

311. Polkowska M., *Ograniczenie zasady suwerenności państwa w zakresie normowania żeglugi powietrznej* [w:] Żylicz M., Jasiuk E. (red.), *Wdrażanie zobowiązań międzynarodowych cz. 4*, Radom 2016.

312. Polkowska M., *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako platforma dla współpracy państw w zakresie wykorzystywania kosmosu* [w:] Dynia E., Brodowski L. (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Rzeszów 2017.

313. Polkowska M., *Perspektywy globalizacji komunikacji powietrznej*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny I Socjologiczny" 2006, z. 6.

314. Polkowska M., *Prace ICAO nad modernizacją systemu odpowiedzialności karnej w lotnictwie cywilnym* [w:] Dynia E., Cieciński P. (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.

315. Polkowska M., *Prawo kosmiczne. Kilka uwag tytułem wprowadzenia*, „Ad Astra" 2022, nr 5.

316. Polkowska M., *Rozpatrywanie sporów międzynarodowych z zakresu lotnictwa cywilnego przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości. Sprawa Indie – Pakistan z 1972* r. [w:] Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K. (red.), *Manfred Lachs – wybitny prawnik świata*, Warszawa 2011.

317. Polkowska M., *Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO* [w:] Wetoszka D. (red.), *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, Warszawa 2017.

318. Popiuk-Rysińska I., *Humanizacja pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego w działaniach Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych po „zimnej wojnie"*, „Stosunki Międzynarodowe" 2014, nr 2.

319. Popiuk-Rysińska I., *Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych po zimnej wojnie*, „Stosunki Międzynarodowe" 2016, nr 4.

320. Portnyi Y., Kozlov R., Verbovetska A., *Przebieg wielowymiarowej konfrontacji między Rosją a Ukrainą. Studium wydarzeń lat 2014-2022* [w:] Diec J.,

Jach A., Pachucki-Włosek K. (red.), *Inwazja Rosji na Ukrainę 2022. Źródła, przebieg, konsekwencje*, Kraków 2023.

321. Pożaroszczyk D., *Lot linii lotniczych Ryanair nr FR 4978. Prawne aspekty dotyczące porwania polskiego samolotu na Białorusi 23 maja 2021 roku* [w:] Szlachter D. (red.), *Terroryzm. Studia, analizy, prewencja*, Warszawa 2023.

322. Prokop K., *Stan wojny jako instytucja międzynarodowoprawna i konstytucyjna*, „Kwartalnik Prawa Międzynarodowego" 2022, nr 3.

323. Psyllou E., Majumdar A., Ochieng W. Y., *Airspace Infringements in European Airspace* [w:] Stanton N., Bucchianico G. D., Vallicelli A., Landry S. (red.), *Advances in Human Aspects of Transportation: Part I*, San Francisco 2014.

324. Pushpan A., *The Ukraine/Russia conflict: an analysis on air warfare*, „VAYU Aerospace & Defence Review" 2022, nr 5.

325. Racz A., *Russia's Defence Policy and Belarus after 2020* [w:] Moshes A., Nizhnikau R. (red.), *Russian policy toward Belarus after 2020: at a turning point?*, London 2023.

326. Rasiński L., *Współczesne koncepcje władzy*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego" 2006, nr 1.

327. Reginia-Zacharski J., *Wpływ doświadczeń z Bośni i Hercegowiny w latach 1992–1995 na model i jakość dowodzenia w operacjach pokojowych ONZ drugiej generacji* [w:] Chmielewski P., Szczesio S. (red.), *Bośnia i Hercegowina 15 lat po Dayton. Przeszłość - teraźniejszość – perspektywy*, Łódź 2011.

328. Rochowicz R., *Drony w wojnie Ukrainy z Rosją*, „Problemy Techniki Uzbrojenia" 2022, z. 160.

329. Rogozińska A., *U.S. Policy Toward the Russian-Ukrainian War of 2022* [w:] Banasik M., Rogozińska A., Gawliczek P. (red.), *The war in the Ukraine and international security*, Warsaw 2022.

330. Rojewski M., *Stan wojny w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej a prawo państwa do samoobrony w międzynarodowym porządku prawnym* [w:] Kordonski R., Kordonska A., Muszyński Ł. (red.), *Wojna – konflikt – spór. Obszary rywalizacji w przestrzeni międzynarodowej Tom 1*, Olsztyn – Lwów 2020.

331. Romanowski P., Lewandowski Z., *Aspekty prawne realizacji operacji lotniczych z wykorzystaniem BSP w rejonie odpowiedzialności FIR Warszawa*, „Problemy Techniki Uzbrojenia" 2018, z. 145.

332. Romańczuk M., *Ukraina jako rywalizacji międzynarodowej po roku 1991* [w:] Furier A. (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017.

333. Rosicki R., *O suwerenności*, „Przegląd Naukowo – Metodyczny" 2010, nr 4.

334. Równy K., *Refleksje nad zagadnieniem suwerenności państwa* [w:] Michalska I. (red.), *Suwerenność we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 1991.

335. Ryszka J., *Praktyka stosowania sankcji międzynarodowych w ramach ONZ*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2005, nr 3.

336. Salmani L., *The Place of Due Diligence Principle in Prevention of Air Accidents: Shooting of Ukrainian International Airlines Flight (752)*, „The Journal of Legal Research" 2021, vol. 19.

337. Schubert F., *Air navigation* [w:] Dempsey P. S., Jakhu R. S. (red.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, Abingdon 2016.

338. Sidi Diallo B., *Bezpieczeństwo zbiorowe a suwerenność państw*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013, z. 4.

339. Sidi Diallo B., *The principle of non-use of force and its limits in international law*, „Bezpieczeństwo XXI wieku. Szanse – zagrożenia – perspektywy" 2018, nr 2.

340. Siedlecka A., *Rosyjska „inwazja" na Krym. Jej przebieg oraz próba oceny konsekwencji geopolitycznych dla bezpieczeństwa i stabilności regionu Morza Czarnego* [w:] Lasik A., Purat A., Bielicki P. (red.), *Współczesne problemy obszaru postradzieckiego*, Bydgoszcz 2019.

341. Skóra J., *Wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa w państwie*, „Aviation and Security Issues" 2022, nr 1.

342. Skrukwa G., *Krym w niepodległej Ukrainie: ojczyzna Tatarów Krymskich i obiekt rosyjskich aspiracji* [w:] Furier A. (red.), *Ukraina. Czas przemian po rewolucji godności*, Poznań 2017.

343. Słok-Wódkowska M., *Umowy regulujące transport lotniczy – praktyka UE i państw członkowskich* [w:] Galicki Z., Kamiński T., Myszona-Kostrzewa K. (red.), *40 lat minęło – praktyka i perspektywa Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów*, Warszawa 2009.

344. Smoliński T., *Stan wojny, stan wojenny i stan wyjątkowy w konstytucjach europejskich państw socjalistycznych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1982, z. 3.

345. Soldatos S., *Turkish Air Force Violations of Greek National Airspace in the Aegean*, „Eastern Mediterranean Policy Note" 2016, nr 4.

346. Sokołowski A., *Niemcy wobec terroryzmu międzynarodowego po 11 września 2001 roku*, „Roczniki Bezpieczeństwa Międzynarodowego" 2006, nr 1.

347. Srogosz T., *Kompetencje Rady Bezpieczeństwa ONZ w sprawach klimatycznych*, „Sprawy Międzynarodowe" 2019, nr 1.

348. Stafiej E., Ciekanowski Z., *Kontrola bezpieczeństwa w transporcie lotnictwa cywilnego,* „Przegląd Naukowo-Metodyczny Edukacja Dla Bezpieczeństwa" 2018, nr 3.

349. Staszków J., *Suwerenność a przystępowanie państw do wspólnot,* „Państwo i Społeczeństwo" 2003, nr 4, s. 146-147.

350. Staśkiewicz U., *Bezpieczeństwo w ruchu powietrznym i przeciwdziałanie terroryzmowi lotniczemu*, „Europejski Przegląd Prawa i Stosunków Międzynarodowych" 2016, nr 1

351. *Statement on the situation of Gaza issued by International Law and International Relations Professors, Academics, and Lawyers,* „EuroMediterranean Journal of International Law and International Relations" 2024, nr 12.

352. Stenka M., *Prawo państwa do samoobrony podstawą legalnego użycia siły zbrojnej?*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne" 2012, t. 3.

353. Storr C., *Denaturalising the Concept of Territory in International Law* [w:] Natarajan U., Dehm J. (red.), *Locating Nature: Making and Unmaking International Law*, Cambridge 2020.

354. Symonides J., *Terytorium państwowe w świetle zasady efektywności*, „Studia Iuridica", z. 1, Toruń 1971.

355. Symonides J., *Znaczenie i istota prawna terytorium państwowego*, „Ruch Prawniczy" 1970, nr 1.

356. Szarama P., *Krajowe lotnicze prawo karne a normy prawa międzynarodowego* [w:] Konert A. (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*, Warszawa 2015.

357. Szczechowicz H., *Suwerenność a idea pokoju w stosunkach międzynarodowych* [w:] Jaczyński S., Wielomski A. (red.), *Suwerenność państwa w dobie integracji i globalizacji*, Siedlce 2007.

358. Szeptycki A., *Polityka Rosji wobec Ukrainy: instrumenty wpływu*, „Sprawy Międzynarodowe" 2007, nr 1.

359. Szeptycki A., *Polityka zagraniczna Ukrainy po „pomarańczowej rewolucji",* „Stosunki Międzynarodowe" 2007, nr 3-4.

360. Szeptycki A., *Ukraina wobec Rosji. Studium zależności*, Warszawa 2013.

361. Szpak A., *Fenomen państw upadłych w świetle prawa międzynarodowego*, „Kwartalnik Prawa Publicznego" 2013, nr 4.

362. Szpak A., *Legalność amerykańskich ataków lotniczych na ISIS w Iraku i Syrii jako reakcja na zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego,* „Studia Prawnicze" 2015, z. 1.

363. Szumski A., *Status prawny Donieckiej Republiki Ludowej i Ługańskiej Republiki Ludowej*, „Dyplomacja i Bezpieczeństwo" 2015, nr 1.

364. Szymajda I., *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny*, „Studia Iuridica" 2003, nr 41.

365. Śliwoska A., *Czy wolno strzelać do dronów? Czyli o tym, jak bronić granic państwa i swoich domów przed bezprawną inferencją bezzałogowych statków powietrznych* [w:] Dynia E., Kubas S. (red.), *Bezpieczeństwo w międzynarodowym i krajowym prawie lotniczym i kosmicznym*, Rzeszów 2019.

366. Śliwoska A., *Zagrożenia dla praw człowieka będące następstwem użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, „Młody Jurysta" 2019, nr 3.

367. Świątecki A., Górniak D., Zdanowski M., Grzesiak J., Mieczan T., *Polityczne i prawne aspekty prowadzenia badań naukowych w rejonach polarnych*, „Studia Prawnoustrojowe" 2019, nr 43.

368. Świrgoń-Skok R., *Zagadnienie obywatelstwa niewolnika ustanowionego spadkobiercą w testamencie rzymskim*, „Prawa Człowieka Human Rights. Humanistyczne Zeszyty Naukowe Humanistic – Scientific Fascicles" 2014, nr 17.

369. Tarnogórski R., *Oznaczenie polskich samolotów wojskowych w świetle prawa międzynarodowego*, „Sprawy Międzynarodowe" 2012, nr 3.

370. Tarociński J., Wilk A., *Dostawy broni – konieczność dla Ukrainy, wyzwanie dla Zachodu*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich" 2023, nr 513.

371. Tim A., *Zrównoważony rozwój w dostępie do przestrzeni kosmicznej* [w:] Jemczura T., Kretek H. A. (red.), *Zrównoważony Rozwój - Debiut Naukowy 2014*, Racibórz 2015.

372. Tomczyk A., *Czy quasi-państwo to też państwo? Refleksja nad analizą pojęciową wybranych aspektów istnienia państwa i quasi-państwa,* „Politeja: Pismo Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego" 2017, nr 48.

373. Topolski I., *Military presence of the Russian Federation in the Republic of Belarus*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej" 2022, nr 2.

374. Trzciński J., *Interwencja wojskowa Stanów Zjednoczonych w Syrii jako pole zmian w dopuszczalności użycia siły w prawie międzynarodowym*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego" 2022, vol. XX.

375. Tyranowski J., *Dwustronne układy sojusznicze Polski Ludowej*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 1967, z. 4.

376. Tyranowski J., *Zasada suwerennej równości państw a inne podstawowe zasady prawa międzynarodowego (wybrane problemy do dyskusji)* [w:] Michalska I. (red.), *Suwerenność we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa 1991.

377. Verville F., Buchatskiy C., *In a State of Denial: The Air War in Ukraine*, „International Centre for Defence and Security" 2023, nr 10.

378. Viola L., Snidal D., Zurn M., *Sovereign (in) equality in the evolution of the international system* [w:] Leibfried S., Huber E., Lange M., Levy J. D., Nullmeier F., Stephens J. D. (red.), *The Oxford Handbook of Transformations of the State*, Oxford 2015.

379. Vodolaskova K. Y., *Airspace sovereignty: basic principles and their significance for state security* [w:] Водоласкова К. Ю. (red.), *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* [Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції], Київ 2023.

380. Wakuluk I., *Nowe ujęcie suwerenności państw w naukach prawnych i ekonomicznych*, „Oeconomia Copernicana" 2011, nr 4.

381. Walulik J., *Pekińska reforma lotniczego prawa karnego – geneza, istota, rekomendacje*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny" 2013, z. 3.

382. Warner E., *The International Convention for Air Navigation: and the Pan American Convention for Air Navigation: A Comparative and Critical Analysis*, „Air Law Review" 1932, nr 3.

383. Wasilkowski A., *Suwerenność państwa wobec integracji w strukturach europejskich*, „Prawo Rolne" 1996, z. 3.

384. Wasiuta O., *Wybrane konsekwencje polityczno-militarne wojny rosyjsko-ukraińskiej*, „Wiedza Obronna" 2022, nr 2.

385. Węgrzyn-Łęcki W., *Bezzałogowe statki powietrzne – wyzwanie dla prawa humanitarnego?* [w:] Janusz-Pawletta B. (red.), *Konwencje Genewskie 60 lat*

później… Nowe wyzwania dla międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych, Warszawa 2010.

386. Widlak T., *Nauka prawa międzynarodowego Hansa Kelsena*, „Państwo i Prawo" 2020, z.3.

387. Wieczorek A., *Lotnictwo, technologia i prawo w służbie bezpieczeństwu* [w:] Tkacz S., Tobor Z. (red.), *Prawo a nowe technologie*, Katowice 2019.

388. Wierczyńska K., Hierarchia zbrodni w prawie międzynarodowym, „Państwo i Prawo" 2016, nr 1.

389. Wierzchowiecka I., *Suwerenność państwowa w prawie międzynarodowym* [w:] Gawłowicz I., Wierzchowiecka I. (red.), *Koncepcje suwerenności. Zbiór studiów*, Warszawa 2005.

390. Wilk A., *Rosyjski atak na Ukrainę (24 lutego, godz. 15.00)* [w:] Wilk A., Żochowski P. (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023.

391. Wilk A., Domańska M., *Rosyjski atak na Ukrainę (24 lutego, godz. 9.00)* [w:] Wilk A., Żochowski P. (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023.

392. Wiswesser S. M., *Potemkin on the Dnieper: the Failure of Russian Airpower in the Ukraine war*, „Small Wars & Insurgencies" 2023, nr 7.

393. Włodkowska A., *Europa Środkowo-Wschodnia jako obszar rywalizacji i wpływu. Ciągłość i zmiana w perspektywie 30 lat*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej", 2022, nr 4.

394. Wojas J., *Aspekty prawne rosyjskich prowokacji zbrojnych wobec państw NATO*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny" 2017, nr 40.

395. Wołpiuk W., *Niepodległość i suwerenność. Dystynkcje pojęciowe* [w:] Wołpiuk W. (red.), *Spór o suwerenność*, Warszawa 2001.

396. Wong D., *Sovereignty sunk? The position of 'sinking states' at international law*, "Melbourne Journal of International Law" 2013, vol. 14.

397. Wróblewski M., *Bezpieczeństwo międzynarodowe a prawa człowieka*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka" 2008, nr 3-4.

398. Zadorożnij O., *Konsekwencje prawo-międzynardoowe aneksji Półwyspu Krymskiego przez Federację Rosyjską* [w:] Baluk W., Doroszko M. (red.), *Wojna hybrydowa Rosji przeciwko Ukrainie 2014-2016*, Lublin 2017.

399. Zajas S., *Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, „Zeszyty Naukowe AON" 2015, nr 4.

400. Zajas S., *Restryktywna i liberalna polityka lotnicza oraz ich wpływ na rozwój lotnictwa cywilnego*, „Zeszyty Naukowe AON" 2014, nr 3.

401. Zając G., *Instytucjonalne i organizacyjne aspekty bezpieczeństwa w portach lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Przegląd Europejski" 2022, nr 2.

402. Zając G., *Międzynarodowy wymiar prawno-funkcjonalny bezpieczeństwa transportu powietrznego* [w:] Dynia E. (red.), *Prawo lotnicze i technologie*, Rzeszów 2015.

403. Zając G., *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym*, „Sprawy Międzynarodowe" 2011, nr 1-2.

404. Zawadzki W., *Operacje reagowania kryzysowego NATO*, „Zeszyty Naukowe WSA" 2016, nr 63.

405. Zielińska J., *Prawo państwa do samoobrony w kontekście naruszenia syryjskiej przestrzeni powietrznej*, „Stosunki Międzynarodowe" 2013, nr 1.

406. Zieliński T., *Użycie uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych w kontekście prawa międzynarodowego*, „Obronność Zeszyty Naukowe" 2017, nr 3.

407. Żelazny W., *Kanadyjska polityka tożsamościowa*, „Pogranicze. Studia Społeczne" 2018, t. XXXII.

408. Ziajor B., *Czynniki decydujące o kształtowaniu bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi powietrznej* [w:] Dynia E., Pączek M. (red.), *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, Rzeszów 2019.

409. Zieliński T., *Użycie uzbrojonych bezzałogowych statków powietrznych w kontekście prawa międzynarodowego*, „Obronność Zeszyty Naukowe" 2017, nr 23.

410. Zięba R., *System bezpieczeństwa międzynarodowego ONZ – atrakcje w razie zagrożenia i naruszenia pokoju* [w:] Symonides J. (red.), *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy,* Warszawa 2006.

411. Żochowski P., *Rosja prowokuje zaostrzenie sytuacji w Donbasie* [w:] Wilk A., Żochowski P. (red.), *Rok wojny w analizach Ośrodka Studiów Wschodnich*, Warszawa 2023.

412. Żukiewicz P., *Przewozy lotnicze w ramach imprez turystycznych – stan prawny oraz możliwości rozwoju segmentu*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Transport" 2016, vol. 90.

413. Żylicz M., *Realizacja idei „otwartego nieba" w prawie lotniczym*, „Państwo i Prawo" 2003, z. 5.
414. Żylicz M., *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2005, z. 9.
415. Żylicz M., *Zestrzelenie cywilnego statku powietrznego jako delikt prawa międzynarodowego*, „Państwo i Prawo" 2009, nr 6.

ZBIORY DOKUMENTÓW

1. Daranowski P., Połatyńska J., *Prawo międzynarodowe publiczna. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2011.
2. Dudzik P., Juchniewicz J., Krawczyk-Grzesiowska J., Marciniak K. J., Misztal A., Sierzputowski B., Bialik R., Kidawa A., *Układ Antarktyczny - wybór dokumentów z wprowadzeniem*, Warszawa 2017.
3. Durys P., Jasińska F., *Walka z terroryzmem międzynarodowym. Wybór dokumentów*, Bielsko-Biała 2001.
4. Flemming M., *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Zbiór dokumentów*, Warszawa 2003.
5. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. II, Warszawa 1958.
6. Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. III, Warszawa 1960.
7. Kocot K., Wolfke K., *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego. Wydanie IV uzupełnione*, Warszawa 1978.
8. Łaski P., Gawłowicz I., Cała E., *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001.
9. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 2 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Przepisy ruchu lotniczego,* wyd. 10, Warszawa 2005.
10. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 11 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Służby ruchu lotniczego,* wyd. 13, Warszawa 2001.

11. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji*, wyd. 9, Warszawa 2011.
12. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Zarządzanie bezpieczeństwem*, wyd. 1, Warszawa 2013.
13. Polkowska M., *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł,* Warszawa 2022.
14. Polkowska M., *Prawo międzynarodowe i sądownictwo. Wybór źródeł*, Warszawa 2022.
15. Polkowska M., *Prawo międzynarodowe. Transport i telekomunikacja. Wybór źródeł*, Warszawa 2023.
16. Przyborowska-Klimczak A., *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.
17. Przyborowska-Klimczak A., Skrzydło-Tefelska E., *Dokumenty europejskie*, tom II, Lublin 1999.
18. Przyborowska-Klimczak A., Skrzydło-Tefelska E., *Dokumenty europejskie*, t. VI, cz. 1, Lublin 2011.
19. Wierzbicki B., *Prawo międzynarodowe. Materiały do studiów*, Białystok 2000.

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

1. Pakt Ligi Narodów z dnia 28 czerwca 1919 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001.
2. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. Dz.U. 1929 nr 6 poz. 54.
3. Traktat pokoju między Polską a Rosją i Ukrainą podpisany w Rydze dnia 18 marca 1921 r., Dz.U. z 1921, nr 49, poz. 300.
4. Pakt Brianda-Kellogga z dnia 27 sierpnia 1928 r. [w:] K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego. Wydanie IV uzupełnione*, Warszawa 1978.
5. Konwencja o Prawach i Obowiązkach Państw z dnia 26 grudnia 1933 r. [w:] L. Gelberg (red.), *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. II, Warszawa 1958.

6. Deklaracje moskiewskie z dnia 30 października 1943 r. [w:] L. Gelberg (red.), *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. III, Warszawa 1960.
7. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł*, Warszawa 2022.
8. Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. 1959, Nr 35, poz. 213).
9. Karta Narodów Zjednoczonych z dnia 26 czerwca 1945 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.
10. Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 czerwca 1945 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.
11. Karta Organizacji Państw Amerykańskich z dnia 30 kwietnia 1948 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001.
12. Traktat Północnoatlantycki z dnia 4 kwietnia 1949 r. [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje*. Wybór źródeł, Warszawa 2022.
13. Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonowanych w Polsce, podpisana w Warszawie dnia 17 grudnia 1956 r., Dz.U. 1957 nr 29 poz. 127.
14. Konwencja o morzu pełnym z dnia 29 kwietnia 1958 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 1992.
15. Konwencja o szelfie kontynentalnym z dnia 29 kwietnia 1958 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego. Część I*, Szczecin 2001.
16. Układ w sprawie Antarktydy z dnia 1 grudnia 1959 r. [w:] L. Gelberg (red.), *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. III, Warszawa 1960.
17. Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych z dnia 18 kwietnia 1961 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.

18. Konwencja w sprawie zredukowania i wyeliminowania bezpaństwowości z dnia 28 sierpnia 1961 r. [w:] „Yearbook of Human Rights", New York 1961.
19. Karta Organizacji Jedności Afrykańskiej z dnia 25 maja 1963 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.) *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001.
20. Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., [w:] P. Durys, F. Jasińska (red.), *Walka z terroryzmem międzynarodowym. Wybór dokumentów*, Bielsko-Biała 2001
21. Układ o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej, łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi sporządzony w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie dnia 27 stycznia 1967 r. [w:] M. Polkowska (red.), *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł*, Warszawa 2022.
22. Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 22 maja 1969 roku [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.
23. Deklaracja zasad prawa międzynarodowego dotycząca przyjaznych stosunków i współdziałania państw zgodnie z Kartą Narodów Zjednoczonych z dnia 24 października 1970 r. [w:] K. Kocot, K. Wolfke (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego. Wydanie IV uzupełnione*, Warszawa 1978.
24. Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Dz.U. 1972 nr 25 poz. 181.
25. Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Dz.U. 1976 nr 8 poz. 37.
26. Akt Końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie z dnia 1 sierpnia 1975 r. [w:] P. Łaski, I. Gawłowicz, E. Cała (red.), *Wybór dokumentów do nauki prawa międzynarodowego publicznego*, Szczecin 2001.
27. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak (red.), *Prawo międzynarodowe publiczne. Wybór dokumentów*, Lublin 2003.
28. Konwencja wykonawcza do Układu z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r. [w:] A. Przyborowska-Klimczak, E. Skrzydło-Tefelska (red.), *Dokumenty europejskie, tom II*, Lublin 1999.

29. Rzymski Statut Międzynarodowego Trybunału Karnego z dnia 17 lipca 1998 [w:] M. Flemming (red.), *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Zbiór dokumentów*, Warszawa 2003.

AKTY PRAWA WEWNĘTRZNEGO

1. Ustawa z dnia 18 marca 1999 r. o ratyfikacji Umowy między Państwami-Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego dotyczącej statusu ich sił zbrojnych, sporządzonej w Londynie dnia 19 czerwca 1951 r., Dz. U. z 1999 r. Nr 32, poz. 303.
2. Ustawa o ochronie granicy państwowej z 12 grudnia 1990 r., Dz.U. 1990 nr 78 poz. 461.
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U. 2002 nr 130 poz. 1112.
4. Ustawa z dnia 2 kwietnia 2009 r. o obywatelstwie polskim, Dz.U. 2012 poz. 161.
5. Ustawa o cudzoziemcach z 12 grudnia 2013 r., Dz. U. 2013 poz. 1650.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, Dz.U. 2008 nr 210 poz. 1324.
7. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, Dz. U. z 2019 r. poz. 619.

ORZECZNICTWO

1. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 15 lipca 1964 r., 6/64, FLAMINIO COSTA v. ENEL, ECR 1964, nr 585.
2. Opinion no. 1., Arbitration Commission E.C. Conference on Yugoslavia, ILR 1991, vol. 92, s. 165 i nast. Tekst polski [w:] B. Wierzbicki (red.), P*rawo międzynarodowe. Materiały do studiów*, Białystok 2000.
3. Wyrok TK z 30 września 2008 r.. sygn. akt K44/07, OTK-A 2008, nr 7, poz. 126 dotyczący możliwości zestrzelenia samolotu pasażerskiego w sytuacji niebezpieczeństwa użycia go do działań sprzecznych z prawem oraz zagrożenia bezpieczeństwa państwa.

STRONY INTERNETOWE

1. https://www.unhcr.org/pl/13909-z-powodu-konfliktow-na-ukrainie-i-w-innych-miejscach-liczba-przymusowo-przemieszczonych-po-raz-pierwszy-w-historii-przekroczyla-100-milionow.html (dostęp 02.09.2022 r.).
2. https://www.unhcr.org/pl/wp-content/uploads/sites/22/2016/12/Konwencja_1961_PL.pdf (dostęp: 12.10.2022 r.).
3. http://libr.sejm.gov.pl/tek01/txt/re/1997c.html(zob. 12.10.2022 r.)
4. https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/Strategic-Objectives.aspx (dostęp: 18.03.2023 r.).
5. https://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/przew%C3%B3z-lotniczy/zezwolenia-ogolne (dostęp: 30.05.2023 r.).
6. https://www.rp.pl/prawnicy/art35817271-prawnicy-kazde-panstwo-ma-obowiazek-powstrzymac-rosje (dostęp: 02.12.2023 r.).
7. https://defence24.pl/wojna-na-ukrainie-raport-specjalny-defence24/wiemy-ile-polska-przeznaczyla-na-pomoc-wojskowa-dla-ukrainy-defence24-news (dostęp: 29.01.2024 r.).
8. https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/sprawdzilismy-jaka-bron-polska-juz-dostarczyla-ukrainie-jestesmy-w-gronie-liderow/k0b8775 (dostęp 29.01.2023 r.).
9. https://polska-zbrojna.pl/home/articleshow/40995?t=Estonia-zdeterminowana-by-pomagac-Ukrainie (dostęp: 29.01.2023 r.).
10. https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/eu-response-ukraine-invasion/eu-solidarity-ukraine/#military (dostęp: 30.01.2024 r.).
11. https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/eu-response-ukraine-invasion/eu-solidarity-ukraine/#military (dostęp: 30.01.2024 r.).