

Mateusz OSIECKI\*

## ZESTRZELENIE SAMOLOTU A ZASADA ZWIERZCHNICTWA POWIETRZNEGO

### (Streszczenie)

Artykuł jest próbą analizy prawnej zjawiska, które od lat stanowi zagrożenie dla lotnictwa cywilnego – zestrzeliwania samolotów. Zjawisko to jest związane z zasadą zwierzchnictwa powietrznego – fundamentalną dla światowej awiacji. Naruszenie jej przez jakiekolwiek państwo rodzi bowiem dlań szereg konsekwencji, wśród których niestety w obecnym świecie zdarzają się i zestrzelenia statków powietrznych. Celem artykułu jest omówienie problemu z perspektywy Konwencji chicagowskiej będącej swoistą „konstytucją” międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz jego praktyczne studium w formie analizy kilku wybranych przypadków zestrzeleń z ostatnich dekad. Należy zaznaczyć, że przypadki te uwzględniają jedynie udział podmiotów państwowych, ponieważ te, jako strony Konwencji chicagowskiej, są związane jej postanowieniami. Choć rdzeniem badań jest tutaj akt zestrzelenia samolotu cywilnego, nieco uwagi poświęcono także zjawisku strącenia maszyny wojskowej w oparciu o niedawny wypadek z udziałem rosyjskiego Su-24 przelatującego nad terytorium Turcji. Wnioski zawarte w końcowej części opracowania uwzględniają aprobatę dla działań społeczności międzynarodowej czyniącej starania, aby akty zestrzeleń wyeliminować całkowicie, przy jednoczesnej krytyce niekompletności obecnych regulacji prawno-międzynarodowych.

**Słowa kluczowe:** przestrzeń powietrzna; użycie siły; Konwencja chicagowska; statek powietrzny

### 1. Wstęp – zasada zwierzchnictwa powietrznego i jej konsekwencje

Chociaż przestrzeń powietrzna to element środowiska naturalnego naszego globu, jej status prawny jest koncepcją względnie młodą, gdy mieć na uwadze ewolucję prawa międzynarodowego. Wynika to stąd, że samo lotnictwo cywilne

---

\* Doktorant, w Katedra Prawa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych, Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Łódzki; e-mail: mateusz.w.osiecki@gmail.com

jako środek transportu, a zatem i przedmiot zainteresowania państw liczy sobie zaledwie nieco ponad sto lat.

A nawet i pomimo to, że obecnie lotnictwo cywilne stanowi jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się form transportu, a międzynarodowe prawo lotnicze jest niezwykle obszerną dziedziną, jej centralne pojęcie, jakim jest właśnie „przestrzeń powietrzna” nadal nie ma precyzyjnie oznaczonego zakresu. Chociaż nie podaje się w wątpliwość, że przestrzeń nosząca miano „powietrznej” jest tą, która znajduje się nad powierzchnią Ziemi<sup>1</sup>, to problematyczne bywa określenie, gdzie przebiega granica pomiędzy przestrzenią powietrzną a kosmiczną, która to, zgodnie z art. II Układu o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi z 1967 r. (zwanego „Traktatem o Przestrzeni Kosmicznej”), nie podlega niczyjej jurysdykcji (w przeciwieństwie do przestrzeni powietrznej, o czym niżej). Żadna z obowiązujących obecnie umów międzynarodowych tej granicy wyraźnie nie określa. Niemniej jednak zwyczajowo przyjmuje się, że wysokość, którą na pewno już można uznać za przestrzeń kosmiczną jest 100 km od powierzchni kuli ziemskiej, tj. najniższa, na której znajdują się punkty orbit satelitów<sup>2</sup>.

Nim w jakiegokolwiek umowie międzynarodowej określono reżim prawny przestrzeni powietrznej, jej status wykształciła praktyka państw. Ich działania gospodarcze oraz militarne, zwłaszcza w okresie I wojny światowej, ostatecznie ukształtowały pogląd podzielany ówczesnie przez społeczność międzynarodową, że obszar nad terytorium państw oraz morzami terytorialnymi objęty jest ich suwerennością. Wypracowane później Konwencje: paryska z 1919 r., madrycka z 1926 r. oraz hawańska z 1928 r. tylko potwierdziły te założenia<sup>3</sup>. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago w 1944 r.

<sup>1</sup> *Airspace*, w: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford Public International Law, Oxford 2009.

<sup>2</sup> *Przestrzeń kosmiczna*, w: *Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1976. Warto przy tym dodać, że możliwości technologiczne niektórych lotów suborbitalnych pozwalają na osiągnięcie wysokości przekraczającej 100 km n.p.m., ale ze względu na fakt, że trajektoria lotu statku przecina atmosferę lub powierzchnię grawitującego ciała, z którego pojazd został wyrzucony, przez co nie jest w stanie dokonać pełnego obrotu orbitalnego, lot taki nie jest kwalifikowany jako kosmiczny, podlega normom prawa lotniczego. Jednak na gruncie zakresu niniejszego artykułu jest to kwestia o mniejszym znaczeniu. Por. np.: **S. Sanz Fernández de Córdoba**, *100 km Altitude Boundary for Astronautics*, <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics>; stan na 02.11.2016 r.

<sup>3</sup> **M. Żylicz**, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 34.

(dalej zwana „Konwencją chicagowską” lub „Konwencją”), stanowiąca obecnie fundament międzynarodowego prawa lotniczego już w art. 1 stanowi, że *każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium*<sup>4</sup>.

Przyjęcie powyższej reguły (budzącej zresztą obecnie sporo kontrowersji w doktrynie) rodzi szereg konsekwencji prawnomiędzynarodowych. Najważniejszą z nich jest niemożność przelotu przez terytorialną przestrzeń powietrzną samolotów bez zgody państwa zwierzchniego. Inaczej zatem niż na morzu otwartym, gdzie uznaje się zasadę nieszkodliwego przepływu, prawo nieszkodliwego przelotu w przestrzeni powietrznej nad terytoriami państw nie obowiązuje. Zezwolenia bądź zakazy związane z korzystaniem przez samoloty z przestrzeni powietrznej danego państwa regulowane są najczęściej przez umowy międzynarodowe, tak dwustronne, jak i wielostronne. Wagę tych zakazów podkreślił Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu w sprawie *Nikaragua v. USA* w 1986 r. Przedmiotowa sprawa dotyczyła wspierania przez Stany Zjednoczone działań militarnych antyrządowego ugrupowania *contras*, w tym m.in. wykonywania przez amerykańskie statki powietrzne przelotów nad terytorium Nikaragui wbrew ustanowionemu zakazowi. Trybunał jednoznacznie stwierdził, że tego typu działania naruszają zasadę poszanowania suwerenności terytorialnej<sup>5</sup>.

Prawo przelotu jest także materią stosownego ustawodawstwa wewnętrznego państw; mogą one wykonywać swą jurysdykcję nad rzeczami i osobami znajdującymi się na pokładzie samolotu oraz bezprawnymi czynami tam dokonanyymi. Uprawnienia z tytułu zwierzchnictwa powietrznego obejmują również stosowanie środków przymusu, które jednakże podlegają pewnym ograniczeniom. Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej nie ma bowiem charakteru absolutnego<sup>6</sup>. Co więcej, wynika z niej wiele obowiązków związanych przede wszystkim z poszanowaniem ogólnych zasad prawa, w tym nieużywania broni przeciwko statkom powietrznym. Gdy już jednak dojdzie do naruszenia przestrzeni powietrznej wbrew zakazowi ustanowionemu przez dane państwo, to ostatnie ma prawo przerwać lot, a w kilku wyjątkowych sytuacjach nawet i dokonać ataku<sup>7</sup>.

Na przestrzeni dziejów społeczność międzynarodowa z jednej strony czyniła wiele starań, aby ograniczać prawa suwerenów w przestrzeni powietrznej pod-

<sup>4</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. nr 35, poz. 212, z późn. zm.) art. 1; stan na 24.04.2016 r.

<sup>5</sup> M.N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Książka i Wiedza, Warszawa 2006, s. 300.

<sup>6</sup> M. Żylicz, *op. cit.*, s. 37.

<sup>7</sup> M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 300.

danej ich jurysdykcji, zwłaszcza w kwestii bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa przed bezprawnymi aktami przemocy. Z drugiej zaś strony, państwa nierzadko dopuszczały się ataków na samoloty cywilne, które to w ich opinii nielegalnie dokonywały przelotu w granicach ich przestrzeni powietrznej, także w ostatnich latach. Problem zestrzeliwania samolotów jest zatem niezmiernie aktualny, a jego rozważania w kontekście zasady zwierzchnictwa powietrznego – uzasadnione.

## 2. Analiza wybranych wypadków

Jednym z głośniejszych przypadków traktujących o omawianym problemie jest katastrofa lotu Korean Air 007 (KE 007). Boeing 747 należący do koreańskiego narodowego przewoźnika wykonywał 1 września 1983 r. rejs z Nowego Jorku do Seulu. Na skutek błędu w nawigacji, piloci skierowali maszynę nad Kamczatkę będącą częścią terytorium ówczesnego ZSRR. Jako że obszar ten był objęty zakazem lotów, przelot koreańskiego samolotu szybko wzbudził podejrzenie władz sowieckich, które, błędnie uznając KE 007 za lot szpiegowski, nakazały zestrzelić boeinga. Pilot radzieckiego myśliwca, major Giennadij Osipowicz wykonał rozkaz i na skutek tego maszyna runęła do Morza Japońskiego. Wszystkie z 269 osób obecnych na pokładzie zginęły<sup>8</sup>.

Nieco rzadziej dyskutowanym, choć równie doniosłym dla omawianego problemu zdarzeniem, był lot Libyan Arab Airlines 114 (LN 114), który 21 lutego 1973 r. odbywał się z Trypolisu do Kairu z międzylądowaniem w Benghazi. Boeing 727 w trakcie wykonywania drugiego odcinka lotu zboczył z prymarnego kursu na skutek złej widoczności, którą spowodowała burza piaskowa. Gdy piloci zorientowali się, że doszło do odchylenia od właściwego kursu, samolot znajdował się nad Półwyspem Synaj będącym pod kontrolą Izraela, który w tamtym czasie był w stanie wojny z Egiptem. Podejrzewając, że samolot wykonuje misję dla nieprzyjaciela, izraelskie myśliwce rozpoczęły ostrzał ostrzegawczy. Załoga boeinga jednak zignorowała izraelskie maszyny i wykonała manewr powrotu na właściwy kurs. To z kolei zostało odebrane przez izraelskich pilotów jako akt ucieczki i ci zestrzelili LN 114. W katastrofie zginęło 108 ze 113 obecnych na pokładzie osób<sup>9</sup>.

Omówione wyżej wypadki to jedynie dwa z wielu zdarzeń lotniczych, w których doszło do zestrzelenia cywilnego samolotu. Jednak z uwagi na fakt, że zarówno KE 007, jak i LN 114 stały się bodźcem dla społeczności między-

<sup>8</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19830901-0>; stan na 24.04.2016 r.

<sup>9</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19730221-1>; stan na 24.04.2016 r.

narodowej do wprowadzenia gruntownych zmian w międzynarodowym prawie lotniczym, które ma na celu chronić cywilne statki powietrzne, a także, a może i przede wszystkim ich pasażerów, przedstawienie tychże zmian dla dyskusji nad problemem jest jak najbardziej właściwe.

### 3. Konwencja chicagowska wobec problemu

Na wstępie warto zaznaczyć, że wszystkie państwa, których omawiane wypadki dotyczyły, były sygnatariuszami Konwencji w chwili zaistnienia zdarzenia. A zatem zarówno LN 114, jak i KE 007 operowane maszynami zarejestrowanymi odpowiednio w Libii i Korei Południowej nie powinny być znaleźć się w przestrzeni powietrznej, państw, które nie zezwalały na przelot samolotom określonej rejestracji zgodnie z art. 3 Konwencji chicagowskiej. Warto zaznaczyć, że zakaz wypływający z tegoż przepisu ma charakter w zasadzie absolutny. Błąd w nawigacji czy widoczność uniemożliwiająca prawidłową ocenę pozycji samolotu nie stanowią zatem przesłanek do usprawiedliwienia przelotu przez przestrzeń powietrzną objętą zakazem i taki przelot traktowany jest jako naruszenie prawa międzynarodowego. Ważę zakazu potwierdza zresztą art. 6 Konwencji, który podkreśla, że dotyczy on także lotów regularnych (*scheduled flights*), którymi były właśnie KE 007 i LN 114. W zasadzie wobec ówczesnego braku przepisów w Konwencji dotyczących środków możliwych do stosowania przez państwa w przypadku naruszenia ich przestrzeni powietrznej, kompetencje w tym zakresie pozostawiono państwom-stronom, włączając w to użycie siły wobec statków powietrznych. W tym założeniu dopatrywać się można jednak pogwałcenia obowiązującego wszystkich sygnatariuszy art. 2 ust. 4 Karty Narodów Zjednoczonych wprowadzającego zakaz użycia siły przeciwko całości terytorialnej lub niepodległości któregośkolwiek państwa, bowiem statkom powietrznym przypisuje się często cechy *quasi*-terytorialne, jako że także na nie rozciąga się jurysdykcja państw ich rejestracji i naznaczone są tym samym przynależnością państwową<sup>10</sup>.

Warto także wspomnieć, że w czasie, gdy doszło do wypadków KE 007 i LN 114, nie obowiązywał przepis art. 3 *bis* Konwencji zakazujący używania broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym. Zgromadzenie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dopiero w 1984 r. przyjęło uchwałę o uzupełnieniu Konwencji tymże przepisem. Jednak ze względu na niewystarczającą liczbę głosów za przyjęciem zmiany, przepis stał się częścią

<sup>10</sup> M. Żylicz, *op. cit.*, s. 41.

Konwencji dopiero w październiku 1998 r.<sup>11</sup> Zawiera on szereg postanowień, które istotnie kreują sytuację samolotu w przypadku niedozwolonego przelotu nad terytorium państwa obcego. Przede wszystkim, w punkcie a) *expressis verbis* określono, że państwa-strony powinny powstrzymać się od użycia broni przeciwko statkowi znajdującemu się w locie. Postanowienie to jest o tyle istotne, że ogranicza w pewnym stopniu uprawnienia państw w wypadku naruszenia przez obcy samolot ich przestrzeni powietrznej wbrew obowiązującemu zakazowi. Co więcej, w punkcie a) zawarte jest również sformułowanie, że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Niemniej jednak ochrona zapewniona przez powyższy przepis może być niewystarczająca, gdyż przepisy Konwencji, na co wskazuje jej art. 3 pkt a), mają zastosowanie jedynie do cywilnych statków powietrznych, a nie państwowych. Dalej w punkcie b) przepis określa, że do statków powietrznych państwowych zalicza się statki używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej (nie precyzując, czy jest to katalog zamknięty). I choć faktycznie zarówno boeing 747 wykonujący rejs KE 007, jak i boeing 727 wykonujący rejs LN 114 były samolotami cywilnymi, to ich zestrzelenie nastąpiło wskutek błędnego przyjęcia przez władze odpowiednio ZSRR i Izraela, że statki te wykonują loty o charakterze wojskowym. A zatem w przypadku zaistnienia błędnej identyfikacji samolotów, które naruszyły przestrzeń powietrzną, istnieje ryzyko ich zaatakowania, gdyż maszyny wojskowe w myśl Konwencji nie podlegają ochronie. Wydawać by się mogło, że pkt b) omawianego przepisu rozwiązuje ten problem poprzez wprowadzenie uprawnienia państw do żądania, aby statek, który dokonał naruszenia przestrzeni powietrznej, wylądował w wyznaczonym cywilnym porcie lotniczym także wówczas, gdy istnieją *racjonalne podstawy do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu niezgodnym z konwencją*<sup>12</sup>. Jednakże, błędne uznanie samolotu jako wykonującego zadania wojskowe powoduje przyjęcie, że używany jest on do zadań zupełnie poza zakresem Konwencji (czyli operacjami wojskowymi lub szpiegowskimi), a zatem nie może być mowy o celu „niezgodnym” z Konwencją, a jedynie z nim niezwiązanym. Mając to zatem na uwadze, należy przyjąć, że choć rzeczywiście ochrona cywilnych statków powietrznych na gruncie art. 3 *bis* jest dość szeroka, to jednak w sytuacji, gdyby doszło do błędnej identyfikacji samolotu jako wrogiej państwu maszyny, państwo mogłoby

<sup>11</sup> B.E. Foont, *Shooting Down Civilian Aircraft: Is There an International Law?*, Journal of Air Law and Commerce 2007/72/4.

<sup>12</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U z 1959 r., nr 35, poz. 212, z późn. zm.) art. 3 pkt b); stan na 24.04.2016 r.

zdecydować się na dokonanie ataku, gdyż przekonane by było o tym, że cel nie jest obiektem cywilnym.

Problem ów znajduje potwierdzenie m.in. w przypadku zestrzelenia samolotu Iran Air w 1988 r. Airbus A300 3 lipca wykonywał rejs IR655 z Bandar Abbas do Dubaju. Zgodnie z planem przelot odbywał się nad Cieśniną Ormuz, gdzie stacjonowały krążowniki armii amerykańskiej chroniące sprzymierzone statki w czasie wojny pomiędzy Irakiem i Iranem. Oficerowie krążownika USS *Vincennes*, nie poinformowani o tym, że IR655 miał tego dnia wykonać lot, na skutek nieodpowiedniej komunikacji błędnie zidentyfikowali airbusa jako myśliwiec F-14 sił nieprzyjacielskich. Kapitan USS *Vincennes* podjął zatem decyzję o jego zestrzeleniu. Rakiety ziemia-powietrze dotarły do maszyny i strąciły ją do morza. Zginęło wszystkie 290 osób – wszystkie obecne<sup>13</sup>.

Omówiony wypadek potwierdza tezę, że główną przyczyną zestrzelenia samolotu jest nieprawidłowe uznanie go za obiekt wojskowy, prowadzące w efekcie do niestosowania przez państwa przepisów Konwencji o nieużywaniu przeciw niemu broni, gdyż te dotyczą jedynie samolotów cywilnych.

Wybitny znawca prawa międzynarodowego, Malcolm N. Shaw, zwraca uwagę na jeszcze jedno problematyczne sformułowanie art. 3 *bis*, a mianowicie wspomniany zakaz użycia przeciwko samolotowi cywilnemu broni. Należy zwrócić uwagę, że przepis ów zawęża zakaz jedynie do używania „broni”, a nie siły *en bloc*<sup>14</sup>. Wynioskować zatem należy, że państwa-strony Konwencji uprawnione są do użycia siły w celu przerwania lotu, co w praktyce mogłoby narazić maszynę lub jej pasażerów na niebezpieczeństwo. Gdyby jednak przepisy te obowiązywały w czasie zaistnienia zdarzeń KE 007 i LN 114, prawdopodobnie losy tych rejsów potoczyłyby się inaczej. Oba samoloty zostały bowiem zestrzelone przy użyciu rakiet z myśliwców przechwytyjących. Jednakże w realiach świata współczesnego ochrona jurydyczna przed użyciem broni, a nie siły mogłaby okazać się niewystarczająca wobec zagrożeń, jakie mogą ze strony państw napotkać samoloty cywilne. Z uwagi na obecny postęp technologiczny nie można wykluczyć, że w niedalekiej przyszłości świat będzie dysponował środkami niebędącymi bronią, a zdolnymi do strącania samolotów z przestworzy, bądź niszczenia ich w inny sposób. Wówczas to koniecznym byłoby uzupełnienie przepisów Konwencji o postanowienia zakazujące użycia jakichkolwiek środków mogących narazić cywilny statek powietrzny lub jego pasażerów na niebezpieczeństwo. W pewnym zakresie jednak ochrona statków powietrznych przed użyciem siły zapewniona jest przez art. 2 ust. 4 Karty NZ, o czym była mowa wyżej.

<sup>13</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19880703-0>; stan na 24.04.2016 r.

<sup>14</sup> M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 307.

#### 4. Zapobiegawcze działania społeczności międzynarodowej

Choć echem KE 007 i LN 114 było wprowadzenie pewnych zmian do Konwencji, to traktat ów nie jest jedynym aktem prawa międzynarodowego, mającym znaczenie dla kwestii zestrzeliwania samolotów w świetle zasady zwierzchnictwa powietrznego. Na przestrzeni lat społeczność międzynarodowa wielokrotnie podejmowała dyskusje na temat bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa. Jedną z ostatnio podjętych tego typu inicjatyw była Druga Konferencja Bezpieczeństwa Wysokiego Szczebla ICAO, która odbyła się w dniach 2–5 lutego 2015 r. w Montrealu. Jej głównym celem było zweryfikowanie realizacji założeń podjętych na Pierwszej Konferencji, która odbyła się w 2010 r. oraz dyskusja nad bezpieczeństwem lotów na podstawie dwóch zdarzeń, które pochłonęły kilkaset ofiar: zniknięcie z radarów Malaysia Airlines 370 (MH 370) w marcu 2014 r. oraz zestrzelenie Malaysia Airlines 17 (MH 17) w lipcu tego samego roku. Jednym z punktów debaty było bezpieczeństwo lotów odbywających się w strefach konfliktów (*conflict zones*). I chociaż ani sam raport Konferencji nie podaje definicji tego pojęcia, ani też nie odsyła do żadnego źródła, to jednak przyjąć można, na gruncie zaleceń wprowadzonych wskutek debaty, że chodzi o wszelkiego rodzaju obszary, gdzie doświadcza się konfliktu jednego lub więcej państw. Trudno zaś jednoznacznie stwierdzić, czy chodzi tu zawsze o konflikt zbrojny.

Ważnym celem dla ICAO, gdy chodzi o problem stref konfliktu, było stworzenie centralnego systemu zawierającego informacje o potencjalnych strefach zagrożenia, z którego w razie potrzeby wysyłane byłyby wiadomości do personelu ruchu lotniczego (w tym pilotów) w formie NOTAM<sup>15</sup>. Warto zwrócić uwagę na to, że gdyby system rzeczywiście powstał, załogi cywilnych statków powietrznych miałyby łatwiejsze zadanie omijania obszarów objętych zakazem lotów. Wydawać by się mogło, że zawężenie zakresu wysyłanych informacji przez system do tych dotyczących jedynie stref konfliktów nie wpłynęłoby znacząco na zwiększenie bezpieczeństwa lotów, gdyż pominięte w wykazie byłyby inne niebezpieczne obszary. Niemniej jednak, jeśli przeanalizuje się przypadki zestrzelenia samolotów cywilnych, które odnotowano w przeszłości, znaczna ich część miała związek z konfliktem dwóch lub więcej państw. LN 114 przelatywał przecież nad terytorium Izraela w czasie, gdy ten był w stanie wojny z Egiptem – państwem,

<sup>15</sup> Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje (nt. ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi; źródło: załącznik 15 do Konwencji chicagowskiej.



gdzie znajdowała się destynacja lotu. Oprócz tego, między oboma mocarstwami panowały napięte stosunki z powodu zajęcia w Wojnie Sześciodniowej przez Izrael Kanału Sueskiego.

Sytuacja jest dyskusyjna w przypadku KE 007 – to, czy w podobnej sytuacji centralny system notyfikacji zostałyby użyte, zależałoby od tego, co można by uznać za *conflict zone*. Ani trasa, podług której boeing miał wykonać rejs, ani ta, którą w rzeczywistości obrał, nie obejmowała przelotu przez terytorium objęte strefą wojny lub poważniejszego konfliktu. Niemniej jednak trasa planowana przebiegała w pobliżu terytorium ZSRR, z którym to „świat zachodni”, do którego należała także Korea Południowa, znajdował się w stanie „zimnej wojny”. Jeśli zatem hipotetycznie by uznano obszary graniczne państw, których nie łączą przyjazne stosunki za *conflict zones*, załoga KE 007 mogłaby wówczas otrzymać depezę sygnalizującą ryzyko wiążące się z odbywaniem lotu planowaną trasą.

Wydaje się zaś niemal pewnym, że w przypadkach IR 655 i MH 17 centralny system wysłałby do załóg obu lotów wiadomość o wysokim ryzyku wiążącym się z planowaną trasą, gdyby ówczesnie był stosowany. Zarówno bowiem irańska maszyna, jak i samolot malezyjski przelatywały nad obszarami objętymi konfliktami, i to o charakterze zbrojnym (odpowiednio Cieśniną Ormuz w trakcie wojny Iraku z Iranem i wschodnią Ukrainą, gdzie toczyły się walki tamtejszej ludności z separatystami rosyjskiego pochodzenia).

Postanowienia Konferencji dotyczyły także potraktowania przez społeczność międzynarodową jako pilnej sprawy gromadzenia i tworzenia baz informacji o strefach konfliktów, które mogłyby być wykorzystane do utworzenia rzeczowego systemu.

Chociaż zaproponowane w trakcie Konferencji rozwiązania można uznać za istotne w kwestii prewencji wobec zestrzeliwania samolotów cywilnych, to jednak ich podstawową wadą jest brak mocy obowiązującej. Postanowienia zawarte w raporcie można bowiem co najwyżej traktować jako akt jednostronny organizacji międzynarodowej, jaką jest ICAO, a co za tym idzie, za część *soft law*, czyli reguł prawnych niewiążących podmioty prawa międzynarodowego, a jedynie deklaracje mające walor politycznego zobowiązania, nienakładające na państwa obowiązków, jakie rodzi związanie się umową międzynarodową<sup>16</sup>. Jednakże należy pamiętać, że generalnie państwa zrzeszone w ICAO (a jest ich 191) stosują się do zaleceń i aktów wydanych przez organizację.

<sup>16</sup> R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, LexisNexis, Warszawa 2005, s. 112.

## 5. Gdy celem jest wojskowy samolot

24 listopada 2015 r. społeczność międzynarodowa była świadkiem kolejnego ataku dokonanego przez podmiot państwowy na samolot, tym razem – wojskowy. Myśliwce przechwytyjące tureckich sił powietrznych zestrzeliły rosyjskiego Su-24. Przyczyną, na jaką Turcja się powoływała, było naruszenie przez obcą maszynę przestrzeni powietrznej.

Od wyżej omawianych przypadków zdarzenie owo różni się przede wszystkim tym, że strąconą maszyną był samolot wojskowy, a nie cywilny. Jak już wcześniej była mowa, Konwencja dokonuje rozróżnienia pomiędzy statkami powietrznymi cywilnymi i państwowymi, następnie określając, że statki używane w celach wojskowych należy uznać właśnie za państwowe. Co więcej, jako że przepisów Konwencji nie stosuje się do statków państwowych, to jasne jest, że przepis art. 3 *bis* zakazujący użycia broni nie mógłby być zastosowany względem rosyjskiego bombowca, który wykonywał zadania wojskowe. Istotne jest również to, że na mocy art. 3 pkt c) Konwencji żaden statek państwowy nie może dokonywać przelotu nad terytorium państwa obcego, jeśli to nie wyda stosownego zezwolenia udzielonego w drodze porozumienia lub w inny sposób albo czyni to niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia. Jeśli zatem Turcja nie wydała odpowiedniego zezwolenia uprawniającego rosyjskie statki państwowe do dokonywania przelotu w tureckiej przestrzeni powietrznej, to należy przyjąć, że Su-24 bezprawnie znalazł się nad terytorium Turcji, która była zatem uprawniona do podjęcia środków zapobiegawczych.

Decyzja Republiki Turcji o zestrzeleniu obcego bombowca mogła być poddyktowana faktem, że należał on do państwa, które w czasie wojny domowej w Syrii reprezentowało stronę opozycyjną. Rosja, sprzymierzona z urzędującym przywódcą Syrii Baszarem al-Asadem, stała przeciwko Turcji, która walczyła wraz z innymi członkami NATO przeciwko reżimowi. Zatem obecność Su-24 w rodzimej przestrzeni powietrznej mogła być potraktowana przez Turcję jako zagrożenie dla suwerenności państwa (skoro przestrzeń powietrzna także stanowi element objęty suwerennością). W takiej sytuacji niestosowanie się do zakazu użycia siły wynikającego z art. 2 ust. 4 Karty Narodów Zjednoczonych może być usprawiedliwione, bowiem art. 51 Karty dozwala jej użycia w akcie samoobrony. Turcja, jako strona zaatakowana przez obce państwo podjęła zatem kroki siłowe w celu wyeliminowania zagrożenia, co może być poczytane jako akt samoobrony na mocy art. 51 Karty. Należy przy tym dodać, że strącenie rosyjskiej maszyny poprzedzone było działaniami ostrzegawczymi – tureckie myśliwce przechwytyjące oddały wcześniej kilka strzałów jako ostrzeżenie przed atakiem i wezwanie

do opuszczenia terytorium. Wobec braku oczekiwanej reakcji piloci tureckich samolotów wykonali rozkaz zestrzelenia<sup>17</sup>.

## 6. Uwagi końcowe

Fundamentalny charakter zasady zwierzchnictwa powietrznego jest bezdyskusyjny. Świadczy o tym chociażby fakt, że przepis regulujący jej status prawno-międzynarodowy „otwiera” Konwencję chicagowską. Nie powinno zatem dziwić, że państwa świata starają się nie dopuścić do naruszania przestrzeni nad ich terytorium jako podległej ich jurysdykcji. Tak restrykcyjne podejście do ochrony przestrzeni stało się jednak pośrednim zagrożeniem dla samolotów cywilnych, czego dowodem są wypadki strącenia KE 007 oraz LN 114. O wadliwości systemu Konwencji świadczy fakt, że oba loty były rejsami pasażerskimi, niestanowiącymi żadnego zagrożenia dla, odpowiednio, ZSRR i Izraela. Zresztą, dopiero tragedia tego pierwszego doprowadziła do uwzględnienia w Konwencji zakazu użycia broni przeciwko statkom powietrznym (art. 3 *bis*). Jednak wątpliwe jest, aby samo ustanawianie zakazów lub tworzenie coraz to nowych przepisów regulujących obowiązki państw w przestrzeni powietrznej miałyby zapewnić ochronę samolotom cywilnym przed atakami na skutek pomyłki czy błędu (czego przykładem jest tragedia IR 655). Konflikty między państwami są bowiem nadal zjawiskami naturalnymi, nawet wobec powszechnego zakazu użycia siły i to właśnie na skutek ich zajścia statki powietrzne padają często ofiarą zestrzeleń dokonanych przez państwa. Racjonalnie rzecz biorąc, skutecznym rozwiązaniem chroniącym cywilne maszyny przed takimi atakami jest niedopuszczanie do tego, aby trasy ich lotów przebiegały przez obszary objęte jakimkolwiek konfliktem. Zaaprobować tu należy pomysł ICAO dotyczący wprowadzenia centralnej bazy danych o „strefach konfliktów” aktualizowanej na bieżąco, z której do pilotów docierałyby informacje o przestrzeniach potencjalnie niebezpiecznych, których należałoby unikać w trakcie lotów. Ocena takich rozwiązań będzie jednak możliwa dopiero, gdy system zostanie uruchomiony.

Kolejną istotną kwestią jest zapewnienie prawidłowej komunikacji między statkiem powietrznym a państwem. Założyć należy bowiem, że samolot staje się bardziej narażony na atak, gdy zostanie uznany błędnie za wrogi obiekt.

<sup>17</sup> **M. Osiecki**, *Zestrzelenie rosyjskiego bombowca – co na to prawo międzynarodowe?*, portal „Stosunki Międzynarodowe”, 25 listopada 2015 r., <http://www.stosunki.pl/?q=content/zestrzelenie-rosyjskiego-bombowca-%E2%80%93-co-na-prawo-mi%C4%99dzynarodowe>; stan na 25.11.2015 r.

Priorytetem ICAO powinno zatem stać się dążenie do ułatwienia identyfikacji wszelkich maszyn przelatujących przez obszary objęte konfliktem w celu uniknięcia omawianego błędu.

Być może czynnikiem zapobiegającym atakom państw na cywilne statki powietrzne byłaby regulacja prawna (np. w Konwencji chicagowskiej lub oddzielnym traktacie) nakładająca na państwa sankcje za próbę zestrzelenia lub jego dokonanie. Obecnie bowiem moc wiążącą ma jedynie szereg aktów karykularyzujących bezprawne czyny skierowane przeciwko lotnictwu cywilnemu dokonane przez jednostki (należy do nich m.in. Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r.), które zakładają ich ściganie na zasadzie *aut dedere aut judicare*<sup>18</sup>. Odreśnne naleŹy zaś spojrzeć na problem zestrzeliwania samolotów wojskowych – te, jako maszyny używane w celach militarnych, naturalnie traktowane są jako zagraŹające bezpieczeñstwu pañstwa, jeśli bezprawnie dokonają przelotu w jego przestrzeni powietrznej. To, czy strącenie konkretnej maszyny jest uzasadnione, naleŹy ocenić w danym przypadku; w grę wchodzi wówczas waga naruszenia oraz czas przebywania w obcej przestrzeni. Pewne jest jednak, Źe kaŹdy myśliciel jako maszyna wojskowa będzie bardziej naraŹony na ataki niŹ cywilny samolot.

NaleŹy oczekiwać, Źe społecznoś międzynarodowa potraktuje wyeliminowanie owego problemu jako istotny i akty zestrzelenia w niedalekiej przyszłości przestaną być realnym zagroŹeniem dla lotnictwa cywilnego.

## Bibliografia

### Akty prawne:

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r., nr 35, poz. 212, z późn. zm.).

### Opracowania:

*Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1976.

*Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford Public International Law, Oxford 2009.

**Bierzanek Remigiusz, Symonides Janusz**, *Prawo międzynarodowe publiczne*, LexisNexis, Warszawa 2005.

<sup>18</sup> Por. **T. Ostropolski**, *Zasada jurysdykcji uniwersalnej w prawie międzynarodowym*, Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa 2008, s. 30–40.

**Foont Brian**, *Shooting Down Civilian Aircraft: Is There an International Law?*, Journal of Air Law and Commerce 2007/72/4.

**Shaw Malcolm N.**, *Prawo międzynarodowe*, Książka i Wiedza, Warszawa 2006.

**Żylicz Marek**, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2011.

**Strony internetowe:**

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19730221-1>; stan na 24.04.2016 r.

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19830901-0>; stan na 24.04.2016 r.

<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19880703-0>; stan na 24.04.2016 r.

<http://www.stosunki.pl/?q=content/zestrzelenie-rosyjskiego-bombowca-%E2%80%93-co-na-prawo-mi%C4%99dzynarodowe>; stan na 25.11.2015 r.

Mateusz OSIECKI

## SHOOTING DOWN AIRCRAFT IN THE LIGHT OF SOVEREIGNTY OF AEROSPACE

(Summary)

Hereby article aims at juridical analysis of a phenomenon that has constituted a threat to civil aviation since years – shooting down aircraft. The phenomenon is connected with the principle of sovereignty in the airspace – fundamental one for global aviation. Breach of the rule by any state results in multiple consequence, among which unfortunately nowadays also aircraft shot-down occurs. The article features discussion on problem from the perspective of Chicago Convention being a “constitution” of international civil aviation and its practical study in a form of analysis of selected cases of shot-down from last decades. Vital is to note that the cases involve participation of states, due to the fact that only such entities, as parties to Chicago Convention are bound by its provisions. Although the core of research is shot-down of civil aeroplanes, also some attention is focused on loss of military aircraft based on the lastly occurred accident involving Russian Su-24 having performed an overflight in Turkish aerospace. Conclusions in the last part of the article include approval of international community’s actions taking efforts to eliminate the problem of aircraft shot-downs, as well as criticism of flaws of current international law regulations.

**Keywords:** airspace; use of force; Chicago Convention; aircraft