

DARIUSZ POŻAROSZCZYK

Lot linii lotniczych Ryanair nr FR 4978. Prawne aspekty dotyczące porwania polskiego samolotu na Białorusi 23 maja 2021 roku

Abstrakt

Artykuł został poświęcony analizie prawnej wydarzeń z 23 maja 2021 r. z udziałem polskiego samolotu Boeing nr 737-800 o numerze rejestracyjnym SP-RSM, wykonującego lot z Aten do Wilna, a konkretnie działań białoruskich organów (służb ruchu lotniczego i służb specjalnych), które doprowadziły do przymusowego lądowania tego samolotu w Mińsku, co pozwoliło na aresztowanie Romana Protasiewicza i jego partnerki. Podstawą rozważań zawartych w pierwszej części artykułu jest interpretacja właściwych przepisów prawa międzynarodowego oraz białoruskiego w kontekście ujawnionych okoliczności dotyczących badanego incydentu. Celem autora było udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy działania białoruskich władz były legalne. Finałnie wykazano, że 23 maja 2021 r. w stosunku do polskiego samolotu złamano wiele reguł prawnych rządzących żeglugą powietrzną, co nasuwa pytanie o to, kto i na podstawie jakich norm prawnych winien ponieść odpowiedzialność z tego tytułu. Temu zagadnieniu została poświęcona druga część artykułu. Konkluzja brzmi, że na gruncie prawa międzynarodowego odpowiedzialność za bezprawne zmuszenie Boeinga nr 737-800 do lądowania winno ponieść państwo białoruskie, a na podstawie prawnokarnych regulacji o charakterze wewnętrznym – poszczególni urzędnicy białoruscy.

Słowa kluczowe:

lot Ryanaira
nr FR 4978, lot,
statek powietrzny,
porwanie,
konwencja
chicagowska,
Roman Protasiewicz

Artykuł został poświęcony analizie prawnej wydarzeń, do których doszło 23 maja 2021 r. z udziałem polskiego samolotu Boeing nr 737-800¹, SP-RSM linii lotniczych Ryanair, realizującego lot nr FR 4978 z Aten do Wilna przez Białoruś, a konkretnie działań białoruskich organów (kontroli ruchu lotniczego i prawdopodobnie służb specjalnych Republiki Białoruś), które doprowadziły do nieplanowanego lądowania wspomnianego samolotu w Mińsku. To z kolei umożliwiło zatrzymanie Romana Protasiewicza², działacza opozycji antyłukaszenkowskiej, oraz jego partnerki Sofii Sapiegi.

Podstawowym celem rozważań była odpowiedź na pytanie, czy działania białoruskich organów, skutkujące lądowaniem Boeinga nr 737-800, SP-RSM w Mińsku, były legalne, tj. czy i jakie normy prawne zostały lub mogły zostać naruszone. Następnie przeprowadzono analizę zmierzającą do wskazania, czy w omawianym przypadku złamanie prawa skutkuje odpowiedzialnością, a jeśli tak, to czyją i jaką. Cel badawczy zrealizowano na podstawie analizy właściwych aktów prawnych oraz dostępnej literatury naukowej poświęconej prawu lotniczemu i międzynarodowemu, literatury publicystycznej dotyczącej opisywanego incydentu, jak również dokumentów urzędowych, tj. aktu oskarżenia, jaki w związku z incydemtem z 23 maja 2021 r. został skierowany przez USA przeciwko białoruskim urzędnikom zaangażowanym w to wydarzenie³, oraz raportu z dochodzenia

¹ Podana liczba wskazuje na model samolotu. Statek powietrzny uczestniczący w incydencie z 23 maja 2021 r. był w tamtym dniu i nadal jest zarejestrowany w Polsce (lot nr FR 4978 obsługiwała zarejestrowana w Polsce spółka Ryanair Sun S.A. (RYS) w imieniu spółki Ryanair Designated Activity Company (RYR) z siedzibą w Irlandii – obie są częścią Grupy Ryanair) i oznaczony literami SP-RSM. Oznaczenie to stanowi kod stosowany w rejestrach lotniczych. Jest on unikalny dla danego samolotu i stosownie do przepisów konwencyjnych (art. 20 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.*, dalej: konwencja chicagowska) musi zostać naniesiony na zewnętrznej powierzchni statku powietrznego. Kod wskazuje kraj rejestracji i pełni funkcję analogiczną do samochodowej tablicy rejestracyjnej. Litera FR oznaczają spółkę Ryanair.

² Białoruski dziennikarz i opozycjonista, obecnie więzień polityczny. Był redaktorem naczelnym kanału Nexta – jednego z niewielu niezależnych mediów dostępnych na Białorusi.

³ *Indictment USA vs. Leonid Mikalaevich Churo, Oleg Kazuyuchits, Andrey Anatolievich LNU (last name unknown), and FNU LNU (first name unknown, last name unknown)* [pol. Akt oskarżenia USA przeciwko Leonidowi Mikalajewiczowi Czurze, Olegowi Kazjuczicowi, Andriejowi Anatoliewiczowi N. (nazwisko nieznane) oraz N.N. (imię i nazwisko nieznane) – wszystkie tłumaczenia z języka angielskiego pochodzą od autora (przyp. red.)]. Czuro jest obecnie dyrektorem Belaeronavigatsia, przedsiębiorstwa państwowego świadczącego na Białorusi usługi żeglugi powietrznej. Według amerykańskich władz to on osobiście przekazywał białoruskim kontrolerom informacje o bombie znajdującej się na pokładzie samolotu oznaczonego kodem SP-RSM. Kazjucic jest zastępcą Czury. Jego rola, jak wynika z przywołanego

Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, ICAO)⁴ w sprawie ustalenia faktów związanych ze zdarzeniem z 23 maja 2021 r. podczas lotu Ryanaira FR 4978 w przestrzeni powietrznej Białorusi (ang. *Report of the ICAO Fact-Finding Investigation, Event involving Ryanair flight FR4978 in Belarus airspace on 23 May 2021*, dalej: raport ICAO).

W celu ustalenia właściwych przepisów dotyczących lotu nr FR 4978 w pierwszej kolejności należy odnieść się do jego charakteru. Jak już wskazano, samolot wykonujący ten lot został zarejestrowany w Polsce. Zgodnie z art. 17 konwencji chicagowskiej statki powietrzne mają przynależność państwową państwa, w którym są zarejestrowane. Wobec powyższego do Boeinga nr 737-800, SP-RSM znajdują zastosowanie między innymi⁵ przepisy polskiej *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (dalej: u.p.l.). Zgodnie z art. 1 ust. 3 przywołanego aktu (...) *lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych*. Z powyższego przepisu można wywnioskować, że samolotem cywilnym jest każdy samolot, który nie jest państwowy. Z uwagi na to, że lot nr FR 4978 był obsługiwany przez polską prywatną spółkę prawa handlowego, nie ma wątpliwości, że samolot realizujący ten lot nie może być traktowany jako państwowy statek powietrzny. Dodatkowym argumentem, również

aktu oskarżenia, w incydencie z 23 maja 2021 r. miała polegać na instruowaniu białoruskich władz ruchu lotniczego, w jaki sposób sfalszować raporty o wydarzeniach z 23 maja 2021 r., w celu ukrycia sfabrykowania zagrożenia bombowego i udziału białoruskich służb bezpieczeństwa. Anatoliewicz i N.N. to zdaniem amerykańskich władz funkcjonariusze białoruskich służb specjalnych. N.N. razem z Czurą przekazywał fałszywe informacje o zagrożeniu bombowym białoruskim kontrolerom i osobiście kierował komunikaty radiowe z wieży kontroli lotów w Mińsku do załogi Boeinga nr 737-800, SP-RSM, aby skłonić ją do lądowania na tym lotnisku. O przebiegu wydarzeń N.N. na bieżąco informował Anatoliewicza, będącego jego przełożonym w białoruskich służbach specjalnych.

- ⁴ Wyspecjalizowana organizacja ONZ zajmująca się opracowywaniem i wdrażaniem międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieraniem rozwoju transportu lotniczego w celu zapewnienia bezpieczeństwa i uporządkowanego rozwoju. Została powołana na mocy konwencji chicagowskiej.
- ⁵ Użycie zwrotu „między innymi” wynika ze złożoności i wielopoziomowości źródeł prawa lotniczego, co powoduje, że określone zdarzenia i związane z nimi stosunki prawne są regulowane przez wiele różnych norm, których zakresy niejednokrotnie częściowo zachodzą na siebie. Zob. K. Myszone-Kostrzewa, w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, M. Żylicz (red.), Warszawa 2016, s. 33.

bazującym na treści art. 1 ust. 3 u.p.l. i potwierdzającym cywilny charakter lotu nr FR 4978, jest to, że zaczął się on i zakończył na lotnisku cywilnym. Cywilny charakter lotu nr FR 4978 wynika także z art. 2 pkt 2 u.p.l. Przywołany przepis zawiera definicję legalną polskiego państwowego statku powietrznego. Jest to: *a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny), b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego)*. *A contrario*⁶ statek powietrzny, który jest wykorzystywany przez prywatne osoby prawne w postaci spółek prawa handlowego, nie może być w żadnym wypadku traktowany jako statek państwowy. Konstatacja dotycząca charakteru lotu nr FR 4978 ma kluczowe znaczenie w kontekście określenia właściwych przepisów prawa międzynarodowego. Cywilny charakter analizowanego lotu powoduje, że podstawowym aktem prawa międzynarodowego regulującym najważniejsze kwestie związane z jego organizacją, przebiegiem, bezpieczeństwem i statusem jest konwencja chicagowska. Wykazanie cywilnego statusu Boeinga nr 737-800, SP-RSM na podstawie przepisów prawa polskiego wpisuje się, co istotne, w normy zawarte w tej konwencji. Zgodnie z art. 3 tego aktu za statki państwowe uważa się bowiem jedynie statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej. W perspektywie dalszych rozważań warto podkreślić, że konwencja chicagowska, odróżniając statki powietrzne państwowe od cywilnych, przyznaje tym drugim większe przywileje, co jest uzasadniane głównie względami bezpieczeństwa⁷.

W analizie działań białoruskich władz podjętych przez nie wobec lotu nr FR 4978 realizowanego w białoruskiej przestrzeni powietrznej najważniejsze znaczenie ma właściwe zrekonstruowanie zakresu uprawnień władczych Białorusi wobec tej części jej terytorium⁸. W odniesieniu do

⁶ *Argumentum a contrario* (z łac. argument z przeciwności) – wnioskowanie oparte na zasadzie, że jeśli norma prawna wiąże konsekwencje tylko z faktami w niej wymienionymi, to konsekwencje te nie wiążą się z innymi faktami. Za: Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/argumentum-a-contrario;3871009.html> [dostęp: 18 X 2022] – przyp. red.

⁷ Zob. przykładowo art. 5 konwencji chicagowskiej, który m.in. kreuje prawo wlotu lub przelotu nad terytorium państwa strony bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych, bez konieczności otrzymania uprzedniego zezwolenia dla wszelkich innych cywilnych statków powietrznych umawiających się państw, nieużywanych w regularnej międzynarodowej służbie powietrznej.

⁸ Przestrzeń powietrzna nad powierzchnią lądową lub wodami terytorialnymi określonego państwa stanowi państwową przestrzeń tego kraju. Zob. W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, wyd. 10, Warszawa 2004, s. 236–237.

tego zagadnienia art. 1 konwencji chicagowskiej stwierdza: *Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium*. Przestrzeń powietrzna rozciąga się na całość atmosfery wokół Ziemi od jej powierzchni aż do przestrzeni kosmicznej⁹. Posłużenie się słowem „uznają” (w wersji oryginalnej w języku angielskim użyto słowa *recognize*¹⁰) prowadzi do wniosku, że konwencja chicagowska nie kreuje w odniesieniu do przestrzeni powietrznej nowego prawa, lecz ma deklaracyjny charakter i potwierdza istnienie normy zwyczajowej¹¹. Za tą tezę przemawia to, że suwerenność państwa wobec jego przestrzeni powietrznej została zdefiniowana już na gruncie *Konwencji zarządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r.*¹² Rozpoznanie uprawnień wobec przestrzeni powietrznej państw stron konwencji chicagowskiej zgodnie z zasadą suwerenności¹³ wpisuje się w to, że ta zasada stanowi fundamentalną normę prawa

⁹ Obecnie normy prawa międzynarodowego nie określają dokładnie górnej granicy przestrzeni powietrznej, a więc nie stwierdzają, gdzie zaczyna się przestrzeń kosmiczna. Zob. W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 176.

¹⁰ Oprócz angielskiego oryginalnymi językami konwencji są: rosyjski, francuski i hiszpański. Ze względu na niedokładności w tłumaczeniu aktu normatywnego jego interpretacji powinno się dokonywać na podstawie języka oryginału. Zob. W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 93.

¹¹ B. Hartzenberg, *The rights and obligations of a state under article 3bis of the Chicago Convention pursuant to an intrusion of its sovereign air space by civilian aircraft (during peace time)*, University of Pretoria 2019, s. 12–13.

¹² Artykuł 1 konwencji stwierdzał: „Wysokie Strony Umawiające się uznają, że każde Państwo posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium”.

¹³ Warto wskazać, że we wczesnym okresie rozwoju prawa lotniczego, przypadającym na początek XX w., w odniesieniu do naczelnej zasady rządzącej przestrzenią powietrzną konkurowały dwie koncepcje: zasada suwerenności i zasada wolności przestrzeni powietrznej nawiązująca do zasady wolności morza pełnego, której zwolennikiem były Stany Zjednoczone. Zob. A. Engvers, *The Principle of Sovereignty in the Air. To what extent can it be upheld against aerial intruders*, University of Lund 2001, praca magisterska, s. 8–11. Później, tj. w czasie prac zmierzających do uchwalenia konwencji chicagowskiej, również Stany Zjednoczone, chcąc zapewnić korzystne warunki swojemu przemysłowi lotniczemu, optowały za zasadą wolności przestrzeni powietrznej. Na skutek amerykańskich starań uzupełniono konwencję chicagowską o *Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, podpisany w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* oraz *Układ o międzynarodowym transporcie lotniczym z 7 grudnia 1944 r.*, w których państwa przyznały sobie wiele przywilejów lotniczych. Na temat rozwoju zasad regulujących korzystanie z przestrzeni powietrznej zob. także: A.I. Moon Jr., *A Look at Airspace Sovereignty*, „Journal of Air Law and Commerce” 1963, t. 29, nr 4, s. 330–333.

międzynarodowego, uznawaną przez całą społeczność międzynarodową i warunkuje jej funkcjonowanie¹⁴. Zgodnie z art. 2 ust. 2 Karty Narodów Zjednoczonych to właśnie na zasadzie suwerennej równości wszystkich jej członków opiera się Organizacja Narodów Zjednoczonych. Jak zauważają Wojciech Góralczyk i Stefan Sawicki: *Władza państwa na jego terytorium określana jest jako suwerenność lub zwierzchnictwo terytorialne. (...) Wszystkie osoby i rzeczy znajdujące się na terytorium państwa podlegają jego władzy i prawu, a domniemanie przemawia za tym, że każde państwo może postępować na własnym terytorium tak, jak chce, tzn. jak dyktują to jego interesy*¹⁵. Zwierzchnictwo terytorialne rozciąga się również na przestrzeń powietrzną danego państwa. Potwierdzenie lub odzwierciedlenie przywołanych norm międzynarodowych w białoruskim porządku prawnym stanowi przepis zawarty w art. 2 *Kodeksu lotniczego Republiki Białoruś z 16 maja 2006 r. nr FR 117-Z*¹⁶ (dalej: Kodeks lotniczy RB), który stanowi, że: *Republika Białoruś ma pełną i wyłączną suwerenność nad przestrzenią powietrzną Republiki Białoruś*¹⁷.

Z norm, które można zrekonstruować z przytoczonych wyżej przepisów, wynika, że władza suwerenna Białorusi nad jej przestrzenią powietrzną jest władzą wyłączną i całkowitą, co teoretycznie sugeruje (Góralczyk i Sawicki w swojej definicji suwerenności używają terminu „domniemanie”), że w odniesieniu do tej przestrzeni białoruskie władze mogą robić wszystko, co uznają za słuszne lub pożyteczne, zgodnie z rzymską paremią: *Quidquid est in territorio, est etiam de territorio* (pol. Wszystkie rzeczy znajdujące się na terytorium danego państwa podlegają jego władzy i prawu).

Taka konkluzja nie jest jednak właściwa i nie uwzględnia tego, że żadne państwo nie funkcjonuje w próżni, tylko w otoczeniu innych suwerennych państw, z którymi musi ułożyć swoje relacje¹⁸. Te relacje są kształtowane

¹⁴ B. Hartzenberg, *The rights and obligations...*, s. 1.

¹⁵ W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 126.

¹⁶ Kodeks jest dostępny na: <https://etalonline.by/kodeksy/> [dostęp: 6 VIII 2022].

¹⁷ Również w Polsce art. 4 u.p.l. przyznaje Rzeczpospolitej Polskiej całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w jej przestrzeni powietrznej. (Przy tłumaczeniach z języka rosyjskiego autor korzystał z narzędzia Tłumacz Google – przyp. red.)

¹⁸ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, wyd. 8, Warszawa 2004, s. 200–201.

przez prawo międzynarodowe¹⁹, zwane również prawem narodów²⁰, którego podstawowymi i niekwestionowanymi źródłami są umowy międzynarodowe i zwyczaj międzynarodowy²¹. Związanie państwa normami prawa międzynarodowego ogranicza jego suwerenność²² i stawia pytanie o wzajemną relację

¹⁹ Termin „prawo międzynarodowe” pojawił się w literaturze w XVIII w. Janusz Symonides podaje, że pierwszy raz zastosował go w 1780 r. Jeremy Bentham, a do języka polskiego wprowadził Franciszek Kasperek. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 19.

²⁰ Określenie „prawo narodów” stanowi dosłowne tłumaczenie łacińskiego terminu „*ius gentium*”. Na temat innych nazw, które były stosowane lub proponowane do stosowania w odniesieniu do omawianej gałęzi prawa, zob. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 19; W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 18.

²¹ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 76–77; W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 62. Zgodnie z art. 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (dalej: statut MTS) Trybunał, którego zadaniem jest orzekać na podstawie prawa międzynarodowego w sporach, które będą mu przekazane, będzie stosował: 1) konwencje międzynarodowe bądź ogólne, bądź specjalne, ustalające reguły, wyraźnie uznane przez państwa; 2) zwyczaj międzynarodowy, jako dowód istnienia powszechnej praktyki przyjętej jako prawo; 3) zasady ogólne prawa, uznane przez narody cywilizowane. Dodatkowo, z zastrzeżeniem postanowień art. 59 statutu MTS, przy orzekaniu MTS uwzględnią wyroki sądowe tudzież zdania najznakomitszych znawców prawa publicznego różnych narodów, jako środek pomocniczy do stwierdzania przepisów prawnych. Niektórzy przedstawiciele doktryny prawa międzynarodowego wskazują, że czym innym są źródła prawa międzynarodowego, czym innym zaś podstawy, na których swoje wyroki opiera MTS. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 76–77; W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 62–63. Wyżej wymienieni autorzy na poparcie swojego stanowiska przywołują argument, że art. 38 pkt 3 statutu MTS odwołuje się do ogólnych zasad prawa, a nie jedynie do ogólnych zasad prawa międzynarodowego, oraz to, że nawet w treści art. 38 wyroki sądowe i opinie znawców prawa nie są uznawane za odrębne źródła prawa, a jedynie jako środek pomocniczy do jego poznania. Przywołani autorzy wskazują także, że MTS ma również uprawnienie do orzekania na podstawie zasady słuszności, jeżeli państwa uczestniczące w rozstrzyganym sporze zgodzą się na to. W odniesieniu do ogólnych zasad prawa odmienne stanowisko, tj. przyznające im rolę samodzielnego źródła prawa międzynarodowego, przyjmują m.in.: Tadeusz Jasudowicz, zob. tenże, *O zasadach ogólnych prawa uznanych przez narody cywilizowane – garść refleksji*, w: *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe. Zbiór studiów z okazji 60 rocznicy urodzin Profesora Janusza Gilasa*, C. Miłk (red.), Toruń 1997, s. 143–144; Stanisław E. Nahlik, zob. tenże, *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1967, s. 373, za: T. Jasudowicz, *O zasadach ogólnych prawa...*, s. 144; Anna Kociołek-Pęksa i Jerzy Menkes, zob. ciż sami, *Problematyka sankcji i countermeasures w prawie międzynarodowym publicznym – wymiar filozoficzno-prawny*, w: P. Jabłoński, J. Kaczor, M. Pichlak, *Prawo i polityka w sferze publicznej. Perspektywa wewnętrzna*, Wrocław 2017, s. 88.

²² B. Hartzenberg, *The rights and obligations...*, s. 13–14, 20, 38. Zdaniem Hansa Aufrichta państwa zależne od prawa międzynarodowego, lecz niezależne od innych podmiotów należy uznać za względnie suwerenne. Na temat różnicy między suwerennością względną i bezwzględną zob. H. Aufricht, *On Relative Sovereignty*, „*Cornell Law Review*” 1944, nr 137, s. 141.

prawa wewnętrznego i międzynarodowego²³. To zagadnienie jest przedmiotem regulacji przepisów wewnętrznych danego kraju²⁴. Wpływ prawa międzynarodowego na wyznaczenie zakresu zwierzchnictwa Białorusi nad jej przestrzenią powietrzną i de facto jego nadrzędną rolę określa art. 4 Kodeksu lotniczego RB. Zgodnie z nim: *Ustawodawstwo Republiki Białoruś w zakresie użytkowania przestrzeni powietrznej i lotnictwa opiera się na Konstytucji Republiki Białoruś i składa się z Kodeksu Lotniczego, innych ustaw Republiki Białoruś, aktów Prezydenta Republiki Białoruś, zasad korzystania z przestrzeni powietrznej Republiki Białoruś, przepisów lotniczych i innych aktów prawnych. Co szczególnie istotne w kontekście rozważań prowadzonych w niniejszym artykule z art. 4 ust. 2 przywołanego aktu wynika, że jeżeli umowa międzynarodowa ustanawia inne zasady niż przewidziane przez ustawodawstwo wewnętrzne w zakresie użytkowania przestrzeni powietrznej i lotnictwa, to zastosowanie mają przepisy umowy międzynarodowej. Supremacja prawa międzynarodowego wobec krajowych regulacji dotyczących przestrzeni powietrznej znajduje potwierdzenie również w konstytucyjnych uregulowaniach Białorusi, zwłaszcza w art. 8 białoruskiej ustawy zasadniczej, który stanowi: *Republika Białorusi uznaje nadrzędność ogólnie uznanych zasad prawa międzynarodowego i zapewnia zgodność z nimi ustawodawstwa. Zapis ten ma ogromne znaczenie, jeśli uwzględni się, że zasadniczo każde państwo ma swobodę w ustalaniu relacji pomiędzy jego prawem wewnętrznym a prawem międzynarodowym*²⁵. Jest on bowiem dowodem dobrowolnej decyzji Białorusi w przedmiocie uznania nadrzędności prawa międzynarodowego.*

Odnośnie do tego, dlaczego państwa są zobowiązane do przestrzegania norm prawa międzynarodowego, istnieją różne teorie: normatywistyczna, solidarnościowa, naturalistyczna (nazywana niekiedy doktryną podstawowych zasadniczych praw państw i odwołująca się do prawa natury), pozytywistyczna (woluntarystyczna, wskazująca, że fundamentem, na którym opiera się istnienie prawa międzynarodowego, jest wola państw wyrażona albo w normach zwyczajowych, a więc powszechnej praktyce uznanej przez państwa, albo w normach konwencyjnych). Zob. szerzej: R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 21–22. Teoria woluntarystyczna znalazła swój wyraz w wyroku Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z 7 września 1927 r. w sprawie statku Lotus: „The rules of law binding upon States (...) emanate from their own free will. (...) Restrictions upon the independence of States cannot (...) be presumed”. (pol. Zasady prawa wiążące państwa (...) wywodzą się z ich własnej woli. (...) Ograniczenia niezależności państw nie mogą (...) być domniemane). Wyrok jest dostępny na: http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm [dostęp: 14 VIII 2022].

²³ W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera pytanie o hierarchię obu systemów.

²⁴ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 27.

²⁵ Tamże.

Oprócz zasad i zwyczaju międzynarodowego ogólnie przyjętych przez narody cywilizowane gros prawa międzynarodowego wiążącego suwerenne państwa wynika z umów zawartych przez te państwa, stanowiących podstawowe i co więcej zyskujące na znaczeniu źródło analizowanego prawa²⁶. Podstawowe kwestie dotyczące zawierania przez państwa traktatów międzynarodowych zostały uregulowane w *Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów sporządzonej w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r.* (dalej: konwencja wiedeńska). Stosownie do art. 6 tego aktu każde państwo ma zdolność do zawierania traktatów. Zgoda państwa na związanie się traktatem oznacza, że zawierające go państwo dobrowolnie zaciąga zobowiązania, które z niego wynikają i które przez państwo stronę muszą być zrealizowane w dobrej wierze²⁷. Co więcej z art. 27 konwencji wiedeńskiej wynika, że (...) *strona nie może powoływać się na postanowienia swojego prawa wewnętrznego dla usprawiedliwienia niewykonania przez nią traktatu.*

Przeprowadzone wywody wiodą do konstatacji, która jest najważniejsza dla oceny zachowania białoruskich władz w stosunku do lotu nr FR 4978. Otóż zakres władzy Białorusi wobec jej przestrzeni powietrznej nie wynika jedynie z zasady suwerenności i w związku z tym nie ma charakteru absolutnego, pozbawionego ograniczeń. Zwierzchnictwo terytorialne Białorusi względem przestrzeni powietrznej należącej do tego kraju (katalog i sposób wykonania określonych i dopuszczalnych działań) jest współkształtowane przez wiele dodatkowych norm prawa międzynarodowego. Mają one zarówno charakter prawa zwyczajowego, jak i wynikają z przepisów prawa pozytywnego w postaci umów międzynarodowych, spośród których na pierwszym miejscu należy wymienić konwencję chicagowską, jak również z prawotwórczych uchwał ICAO²⁸. W kontekście prowadzonych

²⁶ Zob. M. Olesiuk-Okomska, *Umowa międzynarodowa jako źródło polskiego prawa karnego*, w: *Umieждународowanie krajowego obrotu prawnego*, t. 2, I. Kraśnicka, W. Hryniewicka-Filipkowska (red.), Białystok 2017, s. 33; R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 106; W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 66. Na wzrost znaczenia umów międzynarodowych jako źródła prawa międzynarodowego wskazuje również preambuła do konwencji wiedeńskiej.

²⁷ Zob. w tym zakresie art. 26 konwencji wiedeńskiej. We wspomnianym już wyroku wydanym 7 września 1927 r. w sprawie statku Lotus Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej stwierdził: „(...) every State remains free to adopt the principles which it regards as best and most suitable” (pol. każde państwo ma swobodę w przyjmowaniu zasad, które uważa za najlepsze i najbardziej odpowiednie).

²⁸ Rada ICAO przyjmuje większością 2/3 międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania dotyczące licznych zagadnień związanych z lotnictwem cywilnym, tzw. SARPs

rozważań fundamentalne znaczenie ma przede wszystkim art. 3 bis konwencji chicagowskiej (dalej: art. 3 bis). Zawarte w nim przepisy nie znalazły się w pierwotnej wersji tej konwencji. Artykuł 3 bis został uchwalony dopiero na nadzwyczajnej sesji Zgromadzenia ICAO²⁹ w 1984 r. Była to reakcja na zestrzelenie przez ZSRR koreańskiego samolotu pasażerskiego KAL 007 (na pokładzie znajdowało się 269 osób), który nieumyślnie naruszył przestrzeń terytorialną ZSRR³⁰. Republika Białoruś ratyfikowała przedmiotowy artykuł w 1996 r. Formalnie wszedł on w życie w 1998 r., kiedy został przyjęty przez wymaganą liczbę państw³¹. Przywołany artykuł kodyfikuje wiele norm dotyczących uprawnień państwa wobec statku powietrznego przelatującego przez jego przestrzeń powietrzną. Wynika z niego po pierwsze prawo do przechwycenia cywilnego statku powietrznego, przy czym w takim wypadku życie osób będących na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone, po drugie zaś – względny zakaz uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie.

Obowiązujące zasady i szczegółowe procedury dotyczące przechwycenia statku powietrznego zostały określone w załączniku 2 do konwencji chicagowskiej (*Przepisy ruchu lotniczego*), wydawanym na podstawie art. 37 tego aktu, w międzynarodowych normach i zaleconych metodach oraz zasadach postępowania (SARPs), jak również w krajowych Zbiorach Informacji Lotniczych³². Przechwycenia cywilnego statku powietrznego można

(ang. *Standards and Recommended Practices*). Uzyskują one moc wiążącą państwa trzy miesiące po ich uchwaleniu, chyba że większość państw złoży sprzeciw. Zob. W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 109.

²⁹ Jest to jeden z organów ICAO. Sposób działania i zadania Zgromadzenia ICAO wynikają z art. 48 i 49 konwencji chicagowskiej.

³⁰ A. Engvers, *The Principle of Sovereignty...*, s. 35; B. Hartzenberg, *The rights and obligations...*, s. 8–9.

³¹ Uwzględniając fakt formalnego związania się Białorusi art. 3 bis, jedynie na marginesie należy wskazać, że w zakresie, w jakim definiuje on normę w postaci zakazu użycia broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym, przez doktrynę prawa międzynarodowego powszechnie jest uznawany za przepis o charakterze deklaratoryjnym, który nie kreuje nowych norm (funkcjonujących już jako prawo zwyczajowe), a jedynie potwierdza ich istnienie. Zob. A. Engvers, *The Principle of Sovereignty...*, s. 43; B. Hartzenberg, *The rights and obligations...*, s. 24–25.

³² *Aeronautical Information Publication (AIP)* – dokumenty wydawane z udziałem administracji państwowej danego kraju, stanowiące zbiór informacji lotniczych o charakterze trwałym. Zawierają m.in. dane o lotniskach, drogach lotniczych i obowiązujących procedurach, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej. Na Białorusi publikacją AIP zajmuje się Belaeronavigatsia.

dokonać tylko w szczególnych okolicznościach. Są nimi na przykład brak utrzymania łączności, zwłaszcza zaniechanie odpowiedzi na wywołania, oraz wlot w daną przestrzeń powietrzną bez wyraźnej lub domniemanej zgody, szczególnie w przestrzeń zakazaną, w ograniczoną przestrzeń powietrzną lub aktywną strefę niebezpieczną³³. Odniesienie wskazanych przykładów do lotu nr FR 4978 prowadzi do wniosku, że nie zaszła żadna okoliczność zezwalająca na przechwycenie polskiego statku powietrznego. Równocześnie, dla porządku, należy dodać, że do takiego przechwycenia nie doszło. Co prawda w związku z wydarzeniami z 23 maja 2021 r. został poderwany białoruski wojskowy MIG, jednak nie podjął on żadnych działań wobec Boeinga 737-800, SP-RSM. Według raportu ICAO jego piloci nie mieli świadomości, że w ich stronę leci białoruski myśliwiec³⁴.

W kwestii względnego zakazu użycia broni wobec cywilnego statku powietrznego należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 bis ust. a względność tego zakazu wynika z tego, że: *Przepis ten nie powinien być interpretowany tak, aby zmieniał w jakikolwiek sposób prawa i zobowiązania państw ustanowione w Karcie Narodów Zjednoczonych*. Szczególne znaczenie ma tutaj art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych definiujący naturalne prawo każdego członka Organizacji Narodów Zjednoczonych, przeciwko któremu dokonano zbrojnej napaści, do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony. Uwzględnienie przez art. 3 bis prawa do samoobrony w kontekście lotów cywilnych pozwala wyinterpretować uprawnienie państwa do podjęcia działań defensywnych, jeżeli cywilny statek powietrzny dokonuje zbrojnej napaści. Pojęcie to nie zostało zdefiniowane w Karcie Narodów Zjednoczonych³⁵. Niemniej jednak jego intuicyjne rozumienie prowadzi do nieodpartego wniosku, że żadne z działań załogi Boeinga nr 737-800, SP-RSM podjętych 23 maja 2021 r. nie może być uznane za dokonanie zbrojnej napaści w rozumieniu art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych. To z kolei implikuje, że brak jest przesłanek do powoływania się na art. 3 bis konwencji chicagowskiej w celu ewentualnego usprawiedliwienia poczynań podjętych przez białoruskie władze wobec lotu nr FR 4978. Kierując się rzetelnością

³³ Zob. też: *Zasady przechwytywania cywilnych statków powietrznych*, Dla pilota, 26 V 2021 r., <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/zasady-przechwytywania-cywilnych-statkow-powietrznych-przez-wojskowe-konstrukcj> [dostęp: 1 VIII 2022].

³⁴ Raport ICAO, s. 43.

³⁵ Na temat trudności związanych z precyzyjnym zdefiniowaniem pojęcia zbrojnej napaści zob. P. Łaski, *Uwagi na temat siły i jej stosowania w prawie międzynarodowym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Acta Iuris Stetinensis” 2015, nr 4, s. 66–67.

rozważań, należy jednak zaznaczyć, że nie tłumaczyły one swoich działań potrzebą odparcia zbrojnej napaści.

Głębszych wywodów wymagają przepisy zawarte w art. 3 bis ust. b³⁶. Zgodnie z nimi umawiające się państwa uznają, że każde z nich, korzystając z praw swojej suwerenności, ma prawo do żądania lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego przelatującego nad jego terytorium bez zezwolenia lub w sytuacji, gdy istnieją racjonalne podstawy do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu niezgodnym z konwencją³⁷. Ponieważ Boeing realizujący lot nr FR 4978 miał stosowne zezwolenie na wlot w białoruską przestrzeń powietrzną, nie ma żadnych podstaw do uznania, że legalność zmuszenia go do lądowania może wynikać z braku tego zezwolenia. Najważniejsze pytanie w kontekście oceny zachowania białoruskich władz brzmi zatem, czy w zaistniałych okolicznościach istniały racjonalne podstawy do uznania, że statek powietrzny obsługujący lot nr FR 4978 był używany w celu niezgodnym z konwencją chicagowską. Aby udzielić odpowiedzi na to pytanie, należy w pierwszej kolejności ustalić, jakie skutki w aspekcie zgodności z prawem międzynarodowym ma umieszczenie przez organizację terrorystyczną ładunku wybuchowego na pokładzie cywilnego statku. Dalsze wywody pokażą, że w odniesieniu do tej kwestii można mówić o co najmniej dwóch stanowiskach. W opinii Mikko T. Huttunena takie działanie nie powoduje, że statek powietrzny jest używany niezgodnie z celem konwencji. Według niego czynem niezgodnym z prawem jest umieszczenie bomby, natomiast sam statek powietrzny, na pokładzie którego znalazł się materiał wybuchowy, jest nadal wykorzystywany w zgodzie z właściwymi regulacjami prawnymi, przy założeniu, że załoga nie wie o bombie i wykonuje lot w dobrej wierze. Jeśli uznamy, zdaniem Huttunena, że umieszczenie bomby oznacza użycie statku powietrznego niezgodnie z konwencją, to będziemy musieli uznać również, że jest on używany niezgodnie z nią, gdy zostanie trafiony rakieta. Wnioskiem płynącym z przedstawionego rozumowania jest stwierdzenie, że art. 3 bis nie przyznaje państwu, w którego przestrzeni znajduje się

³⁶ Belinda Hartszenberg podaje, że lit. b, c i d zostały dodane do art. 3 bis w dużej mierze z inicjatywy ZSRR w celu złagodzenia zakazu użycia broni wobec cywilnych statków powietrznych. Zob. *taż*, *The rights and obligations...*, s. 24.

³⁷ Obecnie ICAO uznaje, że zwrot „używanie w celu niezgodnym z konwencją” oznacza każde działanie stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa. Zob. M.T. Huttunen, *The right of the overflown state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978*, „Journal of Transportation Security” 2021, nr 14, s. 298.

statek powietrzny z ładunkiem wybuchowym na pokładzie, uprawnienia żądania, by ten statek lądował na wyznaczonym lotnisku. Przedstawiony pogląd staje się jeszcze bardziej słuszny, jeśli dostrzeże się, że *ratio legis* wprowadzenia art. 3 bis było określenie reguł postępowania wobec nierozpoznanego statku powietrznego wlatującego w daną przestrzeń powietrzną bez zezwolenia. Przemawia to za tym, że uprawnienia wynikające z art. 3 bis nie powinny być stosowane do rozpoznanych statków powietrznych (zwłaszcza w sytuacji potwierdzenia ich cywilnego charakteru) oraz tych, które wlatują w daną przestrzeń powietrzną na podstawie stosownego zezwolenia³⁸. Z drugiej strony porównanie zestrzelenia samolotu przez raketę z wysadzeniem go za pomocą zdetonowania umieszczonego w nim ładunku budzi pewne wątpliwości. Wydaje się, że tych dwóch sytuacji nie można utożsamiać. Trafienie raketą w samolot to zdarzenie całkowicie zewnętrzne wobec niego i w takim wypadku nie znajduje uzasadnienia – jako sztuczne i niezgodne z językową konwencją – uznanie, że samolot został użyty jako narzędzie dostarczające cel dla trafiającej go rakiety. Inaczej jest w przypadku umieszczenia ładunku wybuchowego na pokładzie statku powietrznego – w takiej sytuacji samolot staje się narzędziem do przeniesienia ładunku. Przeniesienia, które ma umożliwić detonację materiału wybuchowego w odpowiednim czasie. Dla konkretnej grupy terrorystycznej, w zależności od jej celów i przyjętej strategii działania, moment detonacji ładunku będzie miał decydujące znaczenie. Nie budzi bowiem wątpliwości, że wysadzenie pustego samolotu na pasie startowym będzie miało zupełnie inny wydźwięk niż jego zniszczenie w locie, kiedy na pokładzie będą niewinni cywile. Wobec powyższego należy uznać, że istnieją argumenty pozwalające przyjąć, że jeżeli na pokładzie Boeinga nr 737-800, SP-RSM był rzeczywiście ładunek wybuchowy, który miał eksplodować nad Wilnem, to w takim przypadku doszło jednak do użycia statku powietrznego w sposób niezgodny z konwencją chicagowską. Oczywiście w takiej hipotetycznej sytuacji użycia niezgodnego z celem konwencji chicagowskiej nie dokonała załoga samolotu, lecz terroryści, którzy na jego pokładzie umieścili bombę. To z kolei prowadziłoby do konkluzji, że białoruskie władze stosownie do art. 3 bis ust. b miały prawo żądać, aby samolot wykonujący lot nr FR 4978 lądował w Mińsku. Przy interpretacji uznającej, że art. 3 bis może znaleźć zastosowanie wobec statków powietrznych, na których pokładzie znajduje się ładunek wybuchowy, fundamentalnego znaczenia nabiera analiza

³⁸ Tamże, s. 300.

zaistniałych okoliczności, a zatem ustalenie, czy na pokładzie Boeinga nr 737-800, SP-RSM rzeczywiście znajdował się ładunek wybuchowy. Wydarzenia z 23 maja 2021 r. najdokładniej zostały opisane w raporcie ICAO dotyczącym tego incydentu oraz w akcie oskarżenia skierowanym przez amerykańskie władze wobec białoruskich urzędników. Lektura tych dokumentów prowadzi do wniosku, że na pokładzie polskiego statku powietrznego żadnej bomby nie było, a jej rzekome istnienie było operacją białoruskich służb specjalnych. Za powyższym stwierdzeniem przemawia wiele zidentyfikowanych okoliczności. Przede wszystkim w czasie sprawdzania samolotu zarówno na lotnisku w Atenach przed startem, jak i – co bardzo istotne – w Mińsku po wymuszonym lądowaniu, a także na lotnisku docelowym w Wilnie nie znaleziono żadnych materiałów wybuchowych, ich śladów, ani urządzeń mogących służyć jako urządzenie wybuchowe lub być jego częścią³⁹. Również treść e-maila⁴⁰ zawierającego informacje o bombie oraz okoliczności jego wysłania sugerują, że cały incydent był operacją białoruskich służb specjalnych. W kontekście treści analizowanej wiadomości jest istotne, że Hamas rzekomo odpowiedzialny za jej wysłanie kategorycznie zaprzeczył, aby miał jakikolwiek związek z jej powstaniem i nadaniem⁴¹. Ponadto zawarte w niej żądanie zawieszenia broni odnosiło się do konfliktu, w którym zawieszenie broni nastąpiło dwa dni wcześniej⁴². Z informacji dostarczonych przez

³⁹ Raport ICAO, s. 40.

⁴⁰ E-mail zawierał następującą treść: „We, Hamas soldiers, demand that Israel cease fire in the Gaza Strip. We demand that the European Union abandon its support for Israel in this war. We know that the participants of Delphi Economic Forum are returning home on May 23 via flight FR 4978. A bomb has been planted onto this aircraft. If you don't meet our demands the bomb will explode on May 23 over Vilnius. Allahu Akbar” (pol. My, żołnierze Hamasu, domagamy się, aby Izrael wstrzymał działania wojskowe w Strefie Gazy. Domagamy się, aby Unia Europejska zrezygnowała ze swojego wsparcia dla Izraela w tej wojnie. Wiemy, że uczestnicy Delphi Economic Forum wracają do domu 23 maja lotem FR 4978. W tym samolocie została podłożona bomba. Jeśli nie spełnicie naszych żądań, bomba wybuchnie 23 maja nad Wilnem. Allahu Akbar).

⁴¹ *Hamas denies its role in incident with Ryanair jet*, Tass, 25 V 2021 r., <https://tass.com/world/1293399> [dostęp: 28 VIII 2022].

⁴² Treść e-maila odnosiła się do konfliktu, który wybuchł w Strefie Gazy 10 maja 2021 r. Więcej na temat tych wydarzeń zob. *Israel strikes in Gaza after fire balloons launched*, BBC, 16 VI 2021 r., <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57492745> [dostęp: 28 VIII 2022]. Do zawieszenia broni doszło 21 maja 2021 r. Zob. V. Pietromarchi, M. Gadzo, C. Newton, *Israel and Hamas claim victory as fragile ceasefire holds*, Al Jazeera, 21 V 2021 r., <https://www.aljazeera.com/news/2021/5/21/jubilation-in-gaza-as-ceasefire-takes-effect-palestine-israel-live> [dostęp: 28 VIII 2022].

litewskie władze lotnicze w czasie badania analizowanego incydentu przez ICAO wynika z kolei, że wspomniany e-mail został wysłany o godz. 09:25 UTC⁴³ (12:25 czasu lokalnego) do lotniska w Wilnie, o godz. 09:26 UTC (12:26 czasu lokalnego) do lotniska w Atenach, o godz. 09:27 UTC (12:27 czasu lokalnego) do lotniska w Sofii, o godz. 09:28 UTC (12:28 czasu lokalnego) do lotniska w Bukareszcie, o godz. 09:34 UTC (12:34 czasu lokalnego) do lotniska w Kijowie i dopiero o godz. 09:56 UTC (12:56 czasu lokalnego) do lotniska w Mińsku. Tymczasem białoruski kontroler ruchu lotniczego poinformował załogę Boeinga nr 737-800, SP-RSM o zagrożeniu bombowym już o godz. 09:30 UTC. Rodzi to pytanie, skąd białoruskie władze wiedziały o bombie na blisko pół godziny przed otrzymaniem informacji o niej. W trakcie śledztwa ICAO białoruskie organy, w celu wyjaśnienia tej niespójności, poinformowały, że pierwszy e-mail otrzymały już o godz. 09:26 UTC. Z informacji uzyskanych ze Szwajcarii za pośrednictwem litewskich władz wynika jednak, że do lotniska w Mińsku (na adres: info@airport.by) został wysłany tylko jeden e-mail dokładnie o godz. 09:56:45 (12:56:45 czasu lokalnego)⁴⁴. Co prawda Białoruś pokazała Fact-Finding Investigation Team (FFIT)⁴⁵ kopię wiadomości e-mail otrzymanej o godz. 09:25 UTC (12:25 czasu lokalnego) na skrzynkę pocztową lotniska w Mińsku (adres: info@airport.by), jednak FFIT nie przekazano zapisanych elektronicznych kopii tej korespondencji w jej oryginalnym formacie. Tłumaczono to tym, że została ona automatycznie nadpisana. FFIT otrzymał jedynie obraz (zrzut ekranu) wiadomości e-mail, co powodowało, że metadane nie były dostępne do przeglądu. Znamienne jest, że według amerykańskich władz przedstawiciele białoruskich służb specjalnych przebywali na lotnisku w Mińsku już o godz. 6:45 UTC, a więc jeszcze przed startem Boeinga nr 737-800, SP-RSM⁴⁶. Kolejnym dowodem potwierdzającym zaaranżowanie analizowanego incydentu przez białoruskie władze jest to, że podczas komunikacji pomiędzy załogą Boeinga nr 737-800, SP-RSM a białoruską wieżą kontroli białoruscy urzędnicy przekazali informację o wysłaniu do wielu lotnisk e-maili

⁴³ Uniwersalny czas koordynowany (ang. *Coordinated Universal Time, Universal Time Coordinated*) – wzorcowy czas ustalany na podstawie TAI (ang. *International Atomic Time* – międzynarodowy standard pomiaru czasu utworzony w 1955 r., bazujący na uśrednieniu czasu mierzonego przez wiele cezowych zegarów atomowych na całym świecie), uwzględniający nieregularność ruchu obrotowego Ziemi i koordynowany względem czasu słonecznego.

⁴⁴ Raport ICAO, s. 19.

⁴⁵ Jednostka powołana przez ICAO do zbadania wydarzeń z 23 maja 2021 r.

⁴⁶ *Indictment USA vs. Leonid Mikalaevich Churo...*, s. 5.

z wiadomością o bombie. Nie mogli oni o tym wiedzieć, gdyż przedmiotowe e-maile na poszczególne lotniska były wysyłane oddzielnie. FFIT nie otrzymał dostatecznych wyjaśnień na ten temat⁴⁷.

Podsumowując dotychczasowe wywody, należy stwierdzić, że jeżeli istniały racjonalne podstawy do uznania, że polskiego statku powietrznego użyto do przeniesienia ładunku wybuchowego, aby jego detonacja nastąpiła w miejscu i okolicznościach wybranych przez terrorystów, a więc w celu niezgodnym z prawem międzynarodowym, to istnieją merytoryczne, przytoczone wyżej argumenty pozwalające przyjąć, że białoruskie władze miały prawo zgodnie z art. 3 bis do żądania, aby Boeing obsługujący analizowany lot wylądował w Mińsku. Przyjmując, a w świetle dostępnych informacji jest to jedyna dopuszczalna konstatacja, że takich podstaw nie było, dochodzi się do wniosku, że białoruskie organy i działający w ich imieniu urzędnicy dopuścili się pogwałcenia wielu reguł przewidzianych w prawie międzynarodowym. Warto również zauważyć, że nawet przy, jak wykazano, kontrfaktycznym założeniu dotyczącym obecności ładunku wybuchowego na pokładzie Boeinga nr 737-800, SP-RSM i tak działania białoruskich władz podjęte 23 maja 2021 r. należy uznać za niezgodne z wieloma regułami prawa narodów dotyczącymi zapewnienia bezpiecznej żeglugi powietrznej.

Obowiązek państwa do zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania ruchu lotniczego wpisuje się w założenie, że ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej wywodzą się nie tylko uprawnienia, lecz także obowiązki państw. Wśród nich między innymi zobowiązanie do zapewnienia pomocy statkom powietrznym znajdującym się na ich terytorium i będącym w niebezpieczeństwie. Wyrazem tego obowiązku jest przede wszystkim art. 25 konwencji chicagowskiej, który przewiduje między innymi, że: *Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom Państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności.* Z przywołanej normy wynika, że kontrola ruchu lotniczego jest zobowiązana

⁴⁷ M.T. Huttunen, *The right of the overflowed state...*, s. 292; Raport ICAO, s. 11–12. W akcie oskarżenia skierowanym przez władze amerykańskie wobec białoruskich urzędników fakt, że wiedzieli oni o wysłaniu na inne lotniska e-maili z informacją o podłożeniu bomby, został uznany za jeden z najważniejszych dowodów świadczących o tym, że zagrożenie sfabrykowały białoruskie służby specjalne.

zapewnić statkowi powietrznemu, na którego pokładzie znajduje się bomba, maksimum możliwej pomocy. Ma ona niezwłocznie reagować na wszystkie jego prośby, powiadomić właściwą władzę wyznaczoną przez państwo zagrożonego statku powietrznego i wymieniać niezbędne informacje z operatorem lub jego wyznaczonym przedstawicielem, jak również podjąć działania mające na celu przyspieszenie wszystkich faz lotu, a zwłaszcza ma zapewnić jak najszybsze lądowanie na bezpiecznym lotnisku⁴⁸. Analiza wydarzeń z 23 maja 2021 r. jasno pokazuje, że te wymogi nie zostały spełnione. Informacje przywołane zarówno w raporcie ICAO, jak i w amerykańskim akcie oskarżenia przeciwko białoruskim urzędnikom wskazują, że białoruskie władze nie przekazywały załodze polskiego samolotu rzetelnych informacji, jak również nie zapewniły wymiany informacji i łączności pomiędzy samolotem a jego operatorem, tj. przedstawicielami spółek RYR lub RYS. Z dostępnych informacji wynika ponadto, że załoga na pytanie dotyczące wiarygodności informacji na temat bomby otrzymała odpowiedź, że kod zagrożenia jest czerwony, co w nomenklaturze lotniczej oznacza najwyższy stopień i pewność niebezpieczeństwa. Mimo że w pierwszych minutach po otrzymaniu ostrzeżenia Boeing nr 737-800, SP-RSM nie zmienił kursu, to po ocenie stopnia zagrożenia zawrócił do Mińska. Równocześnie w tym samym czasie przedstawiciele RYR i RYS⁴⁹ co najmniej dwunastokrotnie łączyli się z lotniskiem w Mińsku w celu uzyskania bardziej szczegółowych informacji. Domagali się zwłaszcza przesłania kopii e-maila, co nie nastąpiło. Brak jej przesłania ma kluczowe znaczenie, gdyż już po incydencie, w toku jego badania i po otrzymaniu większej ilości danych, przedstawiciele wymienionych spółek stwierdzili, że gdyby dysponowali tym e-mailem, nie oznaczyliby zagrożenia kodem czerwonym⁵⁰. Trzeba zwrócić uwagę także na to, że lotnisko w Mińsku, na które został skierowany polski samolot, nie było najbliższym dostępnym⁵¹.

Reasumując, należy stwierdzić, że dotychczasowe wywody wykazały, że działania białoruskich władz związane z lotem nr FR 4978 były niezgodne z prawem międzynarodowym. Konstatacja ta prowadzi do pytania, kto

⁴⁸ Kwestie te zostały dokładnie uregulowane w załączniku 11 (pt. *Stuzby ruchu lotniczego*) do konwencji chicagowskiej w sekcji 2.23 pt. *Postępowanie w stosunku do statków powietrznych w sytuacji zagrożenia*.

⁴⁹ Raport ICAO, s. 13.

⁵⁰ Tamże, s. 23–24.

⁵¹ *Indictment USA vs. Leonid Mikalaevich Churo...*, s. 9.

i na postawie jakich przepisów winien ponieść odpowiedzialność z tego tytułu. Tym zagadnieniem zostanie poświęcona dalsza część artykułu.

Na gruncie norm prawa międzynarodowego będzie można przypisać odpowiedzialność bezpośrednio państwu białoruskiemu, co wynika z tego, że wszystkie państwa jako członkowie społeczności międzynarodowej są zobowiązane przestrzegać norm prawa międzynarodowego i wykonywać przyjęte na siebie zobowiązania⁵². Odpowiedzialność międzynarodowa ma charakter stosunku prawnego, który zasadniczo wynika z deliktu międzynarodowego lub zbrodni międzynarodowej. Ten stosunek będzie co do zasady istniał pomiędzy państwem naruszycielem a państwem lub państwami, których interes został naruszony. W przypadku kiedy państwo swoim zachowaniem naruszy normę o charakterze *erga omnes*, a więc dotyczącą kwestii mającej znaczenie dla całej wspólnoty (taką kwestią jest niewątpliwie bezpieczeństwo żeglugi powietrznej), może dojść do rozszerzenia odpowiedzialności⁵³.

Zagadnienie odpowiedzialności państw, a zwłaszcza kodyfikacja najważniejszych reguł, było przedmiotem wieloletnich, trwających od lat 50. XX w., prac Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ (KPM). Ostatecznie projekt artykułów o odpowiedzialności państw za czyny międzynarodowo bezprawne został przyjęty na 53. sesji KPM w 2001 r. i zaaprobowany przez Zgromadzenie Ogólne ONZ rezolucją nr FR 56/83 z 12 grudnia 2001 r.⁵⁴ Artykuły KPM opierają się na generalnym założeniu, że (...) *każde zachowanie się państwa, uznane przez prawo międzynarodowe za bezprawne, pociąga za sobą międzynarodową odpowiedzialność* (art. 1). Źródłem odpowiedzialności państwa jest naruszenie obowiązku prawnomiędzynarodowego, przestępstwo międzynarodowe lub delikt międzynarodowy⁵⁵. Wywodzenie

⁵² W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 165.

⁵³ A. Zbaraszewska, *Dylematy międzynarodowej odpowiedzialności państw*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2007, z. 1, s. 47–48.

⁵⁴ *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001. Text adopted by the Commission at its fifty-third session, in 2001, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session.* (pol. Artykuły o odpowiedzialności państw za czyny międzynarodowo bezprawne. Tekst przyjęty przez KPM na 53. sesji w 2001 r. i przedłożony Zgromadzeniu Ogólnemu jako część raportu Komisji z ww. sesji; dalej: Artykuły KPM).

⁵⁵ Zagadnienie odpowiedzialności państwa jest centralnym i równocześnie jednym z bardziej spornych zagadnień w prawie międzynarodowym. Janusz Symonides wskazuje, że źródłem odpowiedzialności państwa jest naruszenie obowiązku prawnomiędzynarodowego, przestępstwo międzynarodowe lub delikt międzynarodowy. Autor ten podaje, że nie

odpowiedzialności Białorusi za działania z 23 maja 2021 r. wpisuje się również w trend przemian świadomości prawnomiędzynarodowej, przejawiający się tym, że wraz z rozwojem prawa międzynarodowego zachodzi ewolucja pojęcia suwerenności. Obecnie jako najważniejszy element tej zasady akcentuje się coraz częściej odpowiedzialność państwa za zagwarantowanie wartości uznanych przez wspólnotę międzynarodową⁵⁶. Odpowiedzialność państwa może przybrać postać restytucji, tj. przywrócenia stanu poprzedniego, zapłaty odszkodowania, satysfakcji i sankcji⁵⁷. Roszczenie o zapłatę odszkodowania lub przywrócenie stanu poprzedniego ma każdy podmiot prawa międzynarodowego, który został poszkodowany. Delikt międzynarodowy (podobnie jak zbrodnia międzynarodowa) może wyrządzić szkodę innemu państwu, organizacji międzynarodowej lub osobie fizycznej. W tym ostatnim przypadku odpowiedzialność państwa wobec jednostki jest realizowana zasadniczo na płaszczyźnie prawa wewnętrznego⁵⁸.

Oprócz obowiązku naprawienia wyrządzonej szkody państwo może ponieść również odpowiedzialność w postaci sankcji za swoje działania niezgodne z prawem. Zasada suwerennej równości rządząca relacjami między państwami powoduje, że nad państwami nie istnieje jedna władza zwierzchnia ustanawiająca normy i strzegąca ich przestrzegania. Reguły prawa międzynarodowego są tworzone i wykonywane przez poszczególne

zawsze można postawić znak równości między naruszeniem prawa międzynarodowego a deliktem. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 150–151.

⁵⁶ A. Seibert-Fohr, *Die völkerrechtliche Verantwortung des Staats für das Handeln von Privaten: Bedarf nach Neuorientierung?*, „Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht” 2013, nr 73, s. 38.

⁵⁷ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 155; W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 170. Zdaniem Stanisława Nahlika można wyróżnić trzy rodzaje sankcji typowych dla prawa międzynarodowego: sankcje natury psychologicznej, sankcje natury odwetowej i sankcje zorganizowane. Zob. S.E. Nahlik, *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1964, s. 34 i nast., za: W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe...*, s. 24.

⁵⁸ Czasami może się ona przekształcić w odpowiedzialność międzynarodową. Przesłanką do tego jest, by państwo-naruszyciel odmówiło poszkodowanej jednostce zadośćuczynienia lub drogi sądowej do dochodzenia odszkodowania. W takiej sytuacji państwo sprawujące opiekę dyplomatyczną może przenieść spór na płaszczyznę międzynarodową. Biorąc jednak pod uwagę to, że zarówno Protasiewicz, jak i jego partnerka nie są obywatelami RP, w omawianej sytuacji przedstawione rozwiązanie nie wchodzi w grę. Równocześnie, z uwagi na aktualną sytuację na Białorusi, tylko teoretycznie można przyjąć, że oboje wyżej wymienieni mają prawo osobiście dochodzić sprawiedliwości przed białoruskimi organami sądowymi.

kraje i to do nich należy ewentualne stosowanie przymusu – może on być aplikowany indywidualnie lub kolektywnie⁵⁹. Okoliczność, że o zastosowaniu sankcji każdorazowo decydują pojedyncze państwa, grupy państw lub organizacje międzynarodowe, powoduje, że w prawie międzynarodowym sankcje są określane jako wolicjonalny środek wywierania presji⁶⁰. Sankcje w prawie międzynarodowym mogą być zorganizowane, kiedy podstawą ich stosowania są umowy międzynarodowe dokładnie określające sytuację, rodzaj, charakter, sposób (kolektywnie czy indywidualnie) i organ właściwy do ich wdrożenia, oraz niezorganizowane (niewynikające, tj. bezpośrednio nieprzewidziane w umowie). Sankcje niezorganizowane mogą przybrać różną postać – od reakcji opinii publicznej po środki odwetowe⁶¹.

W związku z analizowanym incydentem w Mińsku 4 czerwca 2021 r. Rada Unii Europejskiej⁶² (na podstawie konkluzji Rady Europejskiej⁶³ z 24–25 maja 2021 r., w których unijni przywódcy zdecydowanie potępiли bezprawne przymuszenie samolotu linii Ryanair do lądowania w Mińsku jako zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa, potępiłi zatrzymanie Protasiewicza i Sapiegi przez białoruskie władze oraz wezwali do przyjęcia niezbędnych środków, w tym poszerzenia na podstawie odpowiednich przepisów listy osób i podmiotów objętych sankcjami oraz ogłoszenia dalszych ukierunkowanych sankcji gospodarczych) zaostrzyła sankcje, zakazując wszystkim białoruskim przewoźnikom przelotów przez unijną przestrzeń powietrzną oraz dostępu do unijnych lotnisk. W ten sposób państwa członkowskie zostały zobowiązane do odmawiania pozwoleń na lądowanie, start czy przelot przez swoje terytorium wszystkim samolotom używanym przez białoruskich przewoźników, w tym przewoźników umownych. W dniu 21 czerwca 2021 r. na Białoruś został nałożony czwarty pakiet sankcji ze względu na nasilenie się tam poważnych naruszeń praw człowieka oraz

⁵⁹ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 23–24.

⁶⁰ M. Nowicki, *Sankcje jako wolicjonalny środek wywierania presji na państwa naruszające ład międzynarodowy*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2015, nr 406, s. 392; A. Kociołek-Pęksa, J. Menkes, *Problematyka sankcji i countermeasures...*, s. 93.

⁶¹ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe...*, s. 25.

⁶² Rada Unii Europejskiej – główny organ decyzyjny Unii Europejskiej z siedzibą w Brukseli. Jedynie w kwietniu, czerwcu i październiku spotkania odbywają się w Luksemburgu. Dawniej była nazywana Radą Ministrów lub Radą Ministrów Unii Europejskiej.

⁶³ Rada Europejska – instytucja Unii Europejskiej, której zadaniem jest wyznaczanie kierunków jej rozwoju i polityki. Składa się z przywódców państw lub szefów rządów państw członkowskich.

brutalne represje wobec społeczeństwa obywatelskiego, demokratycznej opozycji i dziennikarzy. W ramach tego pakietu sankcjami objęto kolejnych 78 osób i osiem podmiotów z Białorusi, przy czym siedem osób i jeden podmiot umieszczono na liście sankcyjnej w związku z bezprawnym przymuszeniem samolotu linii Ryanair do lądowania w Mińsku⁶⁴. Również USA w koordynacji z Kanadą i Wielką Brytanią nałożyły na Białoruś sankcje za działania podjęte wobec Boeinga nr 737-800, SP-RSM⁶⁵. Dnia 9 sierpnia 2021 r., tj. w rocznicę sfałszowania wyborów prezydenckich na Białorusi w 2020 r., prezydent USA Joe Biden podpisał *Executive Order Imposing Costs on Alyaksandr Lukashenka and Belarusian Authorities for Ongoing Attacks Against Democratic Freedoms, Human Rights, and International Norms* (pol. Rozporządzenie wykonawcze nakładające na Aleksandra Łukaszenkę i władze białoruskie koszty⁶⁶ za trwające ataki na wolności demokratyczne, prawa człowieka i normy międzynarodowe)⁶⁷.

Skutki działań podjętych wobec Boeinga nr 737-800, SP-RSM nie wyczerpują się jedynie w zakresie odpowiedzialności państwa za złamanie norm prawa międzynarodowego, lecz teoretycznie mogą rodzić odpowiedzialność konkretnych osób fizycznych. W tym przypadku podstawą

⁶⁴ Kalendarium nakładania sankcji przez Unię Europejską na Białoruś jest zamieszczone na oficjalnej stronie Rady Europejskiej i Rady Unii Europejskiej. Zob. <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/sanctions/restrictive-measures-against-belarus/belarus-timeline/> [dostęp: 27 VIII 2022].

⁶⁵ Obszerny opis działań amerykańskich władz, jak również władz unijnych znajduje się w artykule: *United States Sanctions Belarus for Diversion of Ryanair Flight and Ongoing Repression (2021)*, „American Journal of International Law” 2021, t. 115, nr 4, s. 722–728, <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/united-states-sanctions-belarus-for-diversion-of-ryanair-flight-and-ongoing-repression/C547945B8E-A10AC004760B8CA22BF543> [dostęp: 27 VIII 2022].

⁶⁶ Na mocy przywołanego aktu władze amerykańskie nałożyły zakaz transakcji na wiele osób działających w kluczowych dla reżimu Łukaszenki sektorach białoruskiej gospodarki, w tym w sektorze: obronnym, bezpieczeństwa, energetycznym, chlorku potasu (potażu), wyrobów tytoniowych, budowlanym, transportowym, jak również na członków Białoruskiego Komitetu Olimpijskiego. Zamrożono ponadto ich aktywa. Rozporządzenie wykonawcze z 9 sierpnia 2021 r. stanowi rozszerzenie sankcji, które zostały nałożone 16 lipca 2006 r. na podstawie rozporządzenia wykonawczego nr 13405.

⁶⁷ *Fact Sheet: Executive Order Imposing Costs on Alyaksandr Lukashenka and Belarusian Authorities for Ongoing Attacks Against Democratic Freedoms, Human Rights, and International Norms*, The White House, 9 VIII 2021 r., <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/09/fact-sheet-executive-order-imposing-costs-on-alyaksandr-lukashenka-and-belarusian-authorities-for-ongoing-attacks-against-democratic-freedoms-human-rights-and-international-norms/> [dostęp: 27 VIII 2022].

przypisania odpowiedzialności nie będą jednak przepisy prawa narodów, gdyż na gruncie prawa międzynarodowego jednostki nie ponoszą odpowiedzialności. Wyjątek stanowią zbrodnie międzynarodowe, którymi są zbrodnie przeciwko pokojowi, zbrodnie wojenne i zbrodnie przeciwko ludzkości⁶⁸ (z którymi w omawianym przypadku nie mamy do czynienia). Źródłem odpowiedzialności jednostek za działania sprzeczne z prawem międzynarodowym mogą być natomiast przepisy prawa wewnętrznego, pod warunkiem, że podjęte działania oprócz naruszenia norm prawa międzynarodowego wyczerpują również znamiona konkretnych czynów zabronionych określonych w przepisach wewnętrznych⁶⁹. Przykładem takiego postępowania jest amerykański akt oskarżenia przeciwko białoruskim urzędnikom, w którym czterem obywatelom Republiki Białoruś zarzucono przestępstwo piractwa lotniczego, uregulowane w tytule 49 Kodeksu Stanów Zjednoczonych, sekcji 46502. W związku z analizowanym incydentem postępowanie karne zostało wszczęte również przez Litwę i Polskę. Na Litwie jest ono prowadzone z art. 100 (wymuszone zaginięcie) i art. 251 (porwanie samolotu, statku lub innego publicznego lub towarowego pojazdu albo stałej platformy na szelfie) litewskiego kk. W Polsce postępowanie jest prowadzone w sprawie podejrzenia popełnienia przestępstwa z art. 166 kk (zawładnięcie statkiem wodnym lub powietrznym) oraz art. 189 kk (bezprawne pozbawienie wolności)⁷⁰.

Prowadzenie postępowania karnego o czyn popełniony za granicą oprócz wykazania, że dane zachowanie wypełnia znamiona czynu zabronionego penalizowanego w krajowym porządku prawnym, wymaga również wykazania jurysdykcji krajowej. W przypadku Polski stosowanie polskiej ustawy karnej do przestępstw popełnionych za granicą zostało uregulowane w rozdziale XIII Kodeksu karnego. W celu ustalenia, czy RP może ścigać czyny popełnione przez białoruskich urzędników na terytorium

⁶⁸ Wyjątkowo nagannym przykładem zbrodni przeciwko ludzkości jest ludobójstwo.

⁶⁹ W XX w. rozpoczęła się ewolucja tradycyjnej zasady prawa narodów, która zakłada, że podmiotem odpowiedzialności prawnomiędzynarodowej są jedynie państwa i organizacje międzynarodowe. W wyniku tego wykształcił się pogląd, że obecnie również jednostki mogą ponosić bezpośrednią odpowiedzialność na gruncie tego prawa. Jak dotąd jednak odpowiedzialność osób fizycznych wynikająca z prawa międzynarodowego jest ograniczona do najpoważniejszych naruszeń – popełnienia zbrodni przeciwko pokojowi, zbrodni wojennych i zbrodni przeciwko ludzkości.

⁷⁰ Raport ICAO, s. 39–40. Z wiedzy dostępnej autorowi wynika, że śledztwa w sprawie zdarzenia z 23 maja 2021 r. są prowadzone również w Irlandii, Grecji i na Łotwie. Białoruś także wszczęła postępowanie karne (raport ICAO, s. 38).

Białorusi, w kontekście analizowanej sprawy należy sięgnąć do *Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 r.* (dalej: konwencja montrealaska). Artykuł 1 pkt e. przywołanego aktu stwierdza, że (...) *popętnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.* Odnosząc treść tego przepisu do wydarzeń z 23 maja 2021 r. i zgromadzonych informacji, z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że stosownie do wymogu przewidzianego w art. 303 kpk istnieje co najmniej uzasadnione podejrzenie (będące warunkiem wszczęcia postępowania karnego), że białoruscy urzędnicy zaangażowani w działania podjęte wobec Boeinga nr 737-800, SP-RSM wypełnili znamiona czynu zabronionego skodyfikowanego w art. 1 konwencji montrealaskiej. Implementacji norm wynikających z powyższego przepisu służy w polskim porządku prawnym między innymi art. 166 kk⁷¹. Polska ratyfikowała wspomnianą umowę 14 listopada 1974 r. i w związku z tym, stosownie do treści art. 113 kk, stanowiącego, że (...) *niezależnie od przepisów obowiązujących w miejscu popełnienia przestępstwa, ustawę karną polską stosuje się do obywatela polskiego oraz cudzoziemca, którego nie postanowiono wydać, w razie popełnienia przez niego za granicą przestępstwa, do którego ścigania Rzeczpospolita Polska jest zobowiązana na mocy umowy międzynarodowej, polska prokuratura była uprawniona i zobowiązana do wszczęcia postępowania karnego.* Jurysdykcję RP wobec białoruskich urzędników można wywieść również z treści art. 110 kk, który stanowi: *Ustawę karną polską stosuje się do cudzoziemca, który popełnił za granicą czyn zabroniony skierowany przeciwko interesom Rzeczypospolitej Polskiej, obywatela polskiego, polskiej osoby prawnej lub polskiej jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej oraz do cudzoziemca, który popełnił za granicą przestępstwo o charakterze terrorystycznym.* W tym miejscu należy jednak podnieść, że w doktrynie prawa karnego opieranie obowiązku ścigania przestępstw terrorystycznych na podstawie art. 110 kk (co stało się możliwe w związku z nowelizacją tego przepisu w 2004 r.⁷²) budzi istotne zastrzeżenia.

⁷¹ Metody implementacji norm prawnomiędzynarodowych do porządku wewnętrznego omawia szczegółowo Jarosław Sozański. Zob. tenże, *Implementacja umów międzynarodowych do systemów prawa krajowego ze szczególnym uwzględnieniem Włoch (w tym statusu regionów)*, „Rocznik Nauk Prawnych” 2007, t. 17, nr 2, s. 38–42.

⁷² Art. 110 kk, określający tzw. zasadę przedmiotową odpowiedzialności, w brzmieniu pierwotnym nie obejmował swoim zakresem przestępstw terrorystycznych.

Po pierwsze, płyną one z tego, że jurysdykcja polska w takich sprawach istniała już wcześniej⁷³ i wynikała właśnie z przywołanego wyżej art. 113 kk, kodyfikującego obowiązek ścigania i karania przestępstw terrorystycznych na mocy umów międzynarodowych. Po drugie, do ścigania czynów popełnionych za granicą na podstawie art. 109 kk stosownie do regulacji zawartej w art. 111 kk jest wymagane spełnienie warunku tzw. podwójnej karalności, który to warunek nie występuje w odniesieniu do czynów ściganych na podstawie art. 113 kk. Co prawda w omawianym przypadku powyższy warunek da się bez trudu spełnić⁷⁴, niemniej jednak z uwagi na podniesione zastrzeżenia polską jurysdykcję karną w odniesieniu do bezprawnej ingerencji w lot nr FR 4978 lepiej wywodzić na podstawie art. 113 kk.

Podsumowując rozważania, należy stwierdzić, że analiza działań podjętych 23 maja 2021 r. przez białoruskie organy w stosunku do Boeinga nr 737-800, SP-RSM (zrekonstruowanych na podstawie dostępnych materiałów, przede wszystkim raportu ICAO) i oceniona przez pryzmat właściwych przepisów prawa międzynarodowego i relewantnych przepisów krajowych prowadzi do jednoznacznego wniosku, że analizowane zachowania były bezprawne i w przypadku państwa białoruskiego (odpowiedzialnego za działania wszystkich swoich organów stosownie do art. 4 Artykułów KPM) powinny skutkować odpowiedzialnością międzynarodową, a w odniesieniu do osób fizycznych – odpowiedzialnością karną. Ta ostatnia, mając charakter wewnętrzny, będzie dochodzona w ramach krajowych postępowań karnych. W ich toku powinien zostać dokładnie ustalony krąg osób, które swoimi zachowaniami wyczerpały znamiona właściwych przepisów karnych i którym będzie można przypisać winę. Oczywiście biorąc pod uwagę obecną praktykę państwa białoruskiego, należy niestety liczyć się z tym, że przypisanie odpowiedzialności karnej nie będzie tożsame z jej wyegzekwowaniem, przynajmniej do czasu zmiany białoruskich władz. Trudno bowiem oczekiwać, aby aktualne władze wydały osoby zaangażowane w incydent z 23 maja 2021 r.

⁷³ Nowelizacja art. 110 kk z 2004 r. doprowadziła więc do *superfluum* ustawowego, tj. sytuacji zbędnego regulowania już uregulowanej kwestii.

⁷⁴ Zob. przykładowo art. 309 kk Republiki Białoruś, penalizujący m.in. porwanie samolotu lub zajęcie go w celu porwania. Czyn ten podlega karze ograniczenia wolności do lat 5 albo pozbawienia wolności na ten sam okres.

Bibliografia

Aufricht H., *On Relative Sovereignty*, „Cornell Law Review” 1944, nr 137, s. 318–349.

Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, wyd. 8, Warszawa 2004.

Engvers A., *The Principle of Sovereignty in the Air. To what extent can it be upheld against aerial intruders*, University of Lund 2001, praca magisterska.

Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, wyd. 10, Warszawa 2004.

Hartzenberg B., *The rights and obligations of a state under article 3 bis of the Chicago Convention pursuant to an intrusion of its sovereign air space by civilian aircraft (during peace time)*, University of Pretoria 2019.

Huttunen M.T., *The right of the overflown state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978*, „Journal of Transportation Security” 2021, nr 14, s. 291–306.

Kociołek-Pęksa A., Menkes J., *Problematyka sankcji i countermeasures w prawie międzynarodowym publicznym – wymiar filozoficznoprawny*, w: P. Jabłoński, J. Kaczor, M. Pichlak, *Prawo i polityka w sferze publicznej. Perspektywa wewnętrzna*, Wrocław 2017.

Lasudowicz T., *O zasadach ogólnych prawa uznanych przez narody cywilizowane – garść refleksji*, w: *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe. Zbiór studiów z okazji 60 rocznicy urodzin Profesora Janusza Gilasa*, C. Mik (red.), Toruń 1997, s. 141–162.

Łaski P., *Uwagi na temat siły i jej stosowania w prawie międzynarodowym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Acta Iuris Stetinensis” 2015, nr 4, s. 61–83.

Myszona-Kostrzewa K., w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, M. Żylicz (red.), Warszawa 2016.

Moon Jr A.I., *A Look at Airspace Sovereignty*, „Journal of Air Law and Commerce” 1963, t. 29, nr 4, s. 328–345.

Nahlik S.E., *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1967.

Nowicki M., *Sankcje jako wolicjonalny środek wywierania presji na państwa naruszające ład międzynarodowy*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2015, nr 406, s. 391–401.

Olesiuk-Okomska M., *Umowa międzynarodowa jako źródło polskiego prawa karnego*, w: *Umiejdzynarodowienie krajowego obrotu prawnego*, t. 2, I. Kraśnicka, W. Hryniewicka-Filipkowska (red.), Białystok 2017, s. 33–46.

Seibert-Fohr A., *Die völkerrechtliche Verantwortung des Staats für das Handeln von Privaten: Bedarf nach Neuorientierung?*, „Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht” 2013, nr 73, s. 37–60.

Sozański J., *Implementacja umów międzynarodowych do systemów prawa krajowego ze szczególnym uwzględnieniem Włoch (w tym statusu regionów)*, „Rocznik Nauk Prawnych” 2007, t. 17, nr 2, s. 37–54.

Zbaraszewska A., *Dylematy międzynarodowej odpowiedzialności państw*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2007, z. 1, s. 45–63.

Źródła internetowe

Fact Sheet: Executive Order Imposing Costs on Alyaksandr Lukashenka and Belarusian Authorities for Ongoing Attacks Against Democratic Freedoms, Human Rights, and International Norms, The White House, 9 VIII 2021 r., <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/09/fact-sheet-executive-order-imposing-costs-on-alyaksandr-lukashenka-and-belarusian-authorities-for-ongoing-attacks-against-democratic-freedoms-human-rights-and-international-norms/> [dostęp: 27 VIII 2022].

Hamas denies its role in incident with Ryanair jet, Tass, 25 V 2021 r., <https://tass.com/world/1293399> [dostęp: 28 VIII 2022].

<https://etalonline.by/kodeksy/> [dostęp: 1 VIII 2022].

<https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/sanctions/restrictive-measures-against-belarus/belarus-timeline/> [dostęp: 27 VIII 2022].

http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm [dostęp: 14 VIII 2022].

Israel strikes in Gaza after fire balloons launched, BBC, 16 VI 2021 r., <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57492745> [dostęp: 28 VIII 2022].

Pietromarchi V., Gadzo M., Newton C., *Israel and Hamas claim victory as fragile cease-fire holds*, Al Jazeera, 21 V 2021 r., <https://www.aljazeera.com/news/2021/5/21/jubilation-in-gaza-as-ceasefire-takes-effect-palestine-israel-live> [dostęp: 28 VIII 2022].

United States Sanctions Belarus for Diversion of Ryanair Flight and Ongoing Repression (2021), „American Journal of International Law” 2021, t. 115, nr 4, s. 722–728, <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/united-states-sanctions-belarus-for-diversion-of-ryanair-flight-and-ongoing-repression/C547945B8EA10AC004760B8CA22BF543> [dostęp: 27 VIII 2022].

Zasady przechwytywania cywilnych statków powietrznych, Dla pilota, 26 V 2021 r., <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/zasady-przechwytywania-cywilnych-statkow-powietrznych-przez-wojskowe-konstrukcj> [dostęp: 1 VIII 2022].

Akty prawne

Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (DzU z 1976 r. nr 8 poz. 37).

Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (DzU z 1990 r. nr 74 poz. 439).

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (DzU z 1959 r. nr 35 poz. 212).

Przepisy ruchu lotniczego, załącznik 2 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Służby ruchu lotniczego, załącznik 11 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (DzU z 1929 r. nr 6 poz. 54).

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. DzU z 2022 r. poz. 1235, ze zm.).

Akty prawne Republiki Białoruś

Konstytucja Republiki Białoruś 1994 r. (z poprawkami i uzupełnieniami przyjętymi w republikańskich referendach 24 listopada 1996 r., 17 października 2004 r. i 27 lutego 2022 r.).

Kodeks lotniczy Republiki Białoruś z 16 maja 2006 r. nr FR 117-Z.

Kodeks karny Republiki Białoruś z 9 lipca 1999 nr 275-3.

Inne dokumenty

Indictment USA vs. Leonid Mikalaevich Churo, Oleg Kazyuchits, Andrey Anatolievich LNU (last name unknow), and FNU LNU (first name unknown, last name unknown).

Report of the ICAO Fact-Finding Investigation, Event involving Ryanair flight FR4978 in Belarus airspace on 23 may 2021.

Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts 2001. Text adopted by the Commission at its fifty-third session, in 2001, and submitted to the General Assembly as a part of the Commission's report covering the work of that session.

Dr Dariusz Pożaroszczyk

Prawnik, funkcjonariusz Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.