

UNIWERSYTET KARDYNAŁA STEFANA WYSZYŃSKIEGO

W WARSZAWIE

Wydział Prawa i Administracji

Katedra Prawa Dyplomatycznego i Dyplomacji Publicznej

mgr Aleksandra Śliwoska

**ZDARZENIE LOTNICZE Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 ROKU
W ŚWIETLE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO**

Rozprawa doktorska napisana

pod kierunkiem

prof. ucz. dr. hab. Mariusza Muszyńskiego

Warszawa 2023

Spis treści

Wykaz skrótów.....	6
WSTĘP.....	13
1. Uzasadnienie wyboru tematu rozprawy	13
2. Temat pracy – podstawowe pojęcia	15
3. Stan badań	16
4. Zakres przedmiotowy i cel badań.....	19
5. Teza główna oraz tezy pomocnicze.....	21
6. Metodyka badań	21
7. Struktura pracy	23
ROZDZIAŁ I STATUS PRAWNY STATKU POWIETRZNEGO W PRAWIE MIĘDZYNARODOWYM I KRAJOWYM.....	25
1. Uwagi ogólne – zróżnicowanie statusu prawnego statku powietrznego	25
2. Pojęcie i podział statków powietrznych	27
2.1 Pojęcie statku powietrznego	27
2.2 Rodzaje statków powietrznych w prawie międzynarodowym	28
2.3 Ewolucja podziału statków powietrznych w międzynarodowym prawie lotniczym .	29
2.4 Przegląd koncepcji teoretycznych statusu prawnego statku powietrznego.....	41
3. Cywilne statki powietrzne	49
4. Państwowe statki powietrzne	51
4.1 Samolot prezydencki czy rządowy jako szczególny przedmiot prawa międzynarodowego	58
4.2 Immunitet państwowego statku powietrznego	59
5. Rodzaje statków powietrznych w prawie krajowym.....	64
5.1 Kwalifikacja prawna statków powietrznych w polskim prawie krajowym	65
5.2 Kwalifikacja prawna statków powietrznych w prawie krajowym innych państw	66
6. Teoretyczno-prawna analiza statusu prawnego statku powietrznego Tu-154 M.....	73
6.1 Dokumenty urzędowe dotyczące klasyfikacji samolotu Tu-154M.....	73
6.2 Przegląd poglądów doktryny na temat klasyfikacji prawnej samolotu Tu-154M.....	77
6.3 Opinie prawne w przedmiocie prawnej kwalifikacji samolotu Tu-154M.....	81
6.4 Tu-154M jako statek państwowy w rozumieniu Konwencji chicagowskiej.....	84
6.5 Status prawny samolotu Tu-154 w prawie krajowym.....	86
7. Wnioski	90

ROZDZIAŁ II BADANIE PRZYCZYN ZDARZEŃ LOTNICZYCH JAKO PRZEDMIOT REGULACJI MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH.....	92
1. Uwagi ogólne - pojęcie i systematyka zdarzenia lotniczego.....	92
1.1. Klasyfikacje zdarzeń w lotnictwie cywilnym	93
1.2. Klasyfikacje zdarzeń w lotnictwie państwowym	98
2. Bezpieczeństwo lotnictwa jako przedmiot regulacji społeczności międzynarodowej...	102
2.1. Pojęcie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w znaczeniu <i>safety</i>	103
2.2. Pojęcie ochrony lotnictwa w znaczeniu <i>security</i>	107
2.3. Istota wyjaśniania przyczyn i okoliczności zdarzeń lotniczych.....	110
3. Uwarunkowania prawne badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym	115
3.1. Międzynarodowe podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych	116
3.2. Unijne podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych	122
3.3. Podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych w wymiarze krajowym	124
4. Uwarunkowania prawne badania zdarzeń w lotnictwie państwowym.....	126
4.1. Zasady badania przewidziane dla państw członkowskich NATO	127
4.2. Umowy dwustronne regulujące kwestie badania zdarzeń w lotnictwie państwowym	129
4.3. Krajowy system badania zdarzeń lotniczych	132
5. Badanie zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji	139
6. Wnioski	145
ROZDZIAŁ III UMOWA MIĘDZYNARODOWA DOTYCZĄCA BADANIA PRZYCZYN ZDARZENIA LOTNICZEGO Z UDZIAŁEM SAMOLOTU TU-154M.....	148
1. Uwagi ogólne - pojęcie i charakterystyka umowy międzynarodowej jako źródła prawa	148
1.1 Pojęcie umowy międzynarodowej.....	148
1.2 Forma umowy międzynarodowej.....	152
1.3 Porozumienie w przedmiocie delegacji badania zdarzenia lotniczego jako szczególny rodzaj umowy międzynarodowej	154
2. Kazus zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego Tu-154M.....	158
2.1 Przebieg badania przyczyn i okoliczności zdarzenia lotniczego - stan faktyczny ...	158
2.2 Przesłanki stosowania bilateralnego Porozumienia z 1993 r.	163
2.3 Przesłanki stosowania Załącznika 13	173
3. Aspekty formalnoprawne bilateralnej umowy międzynarodowej dotyczącej badania przyczyn zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego Tu-154M	177
3.1 Strony umowy	177
3.2 Forma i sposób zawarcia umowy	178

3.3 <i>Ratio legis</i> zawartej umowy	190
3.4 Przedmiot i treść umowy	194
4. Komentarz prawno-porównawczy badania wybranych zdarzeń lotniczych o charakterze porównywalnym do zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r.	200
4.1 Zdarzenie lotnicze z 1961 r. z Sekretarzem Generalnym ONZ D. Hammarskjöldem na pokładzie.....	201
4.2 Zdarzenie lotnicze z 1986 r. z prezydentem Mozambiku S. Machelem na pokładzie	202
4.3 Zdarzenie lotnicze z 1996 r. z sekretarzem ds. handlu USA R. Brownem na pokładzie	204
4.4 Zdarzenie lotnicze z 2009 r. z udziałem białoruskiego samolotu na Radom Air Show	207
5. Ocena prawna zastosowania Załącznika 13 do badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r.	210
6. Wnioski	214
ZAKOŃCZENIE I WNIOSKI	217
BIBLIOGRAFIA.....	234
Źródła prawa	234
Literatura	246
Pisma urzędowe i decyzje administracyjne organów administracji publicznej	265
Opinie prawne	269
Raporty z badania zdarzeń lotniczych.....	270
Źródła internetowe	271
WYKAZ RYSUNKÓW I TABEL.....	277

Wykaz skrótów

Akty prawne:

- Instrukcja z 2004 r. - Decyzja Nr 336/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygnatura WLOP 346/2004) (Dz. Urz. MON Nr 15, poz. 167)
- Instrukcja lub Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych - Decyzja nr 67/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, Szt. Gen. 1681/2015, (Dz. Urz. MON z 2015 poz. 65)
- Kodeks Przepisów Federalnych - Code of Federal Regulations, Title 14: Aeronautics and Space Chapter I, Subchapter A
- Konwencja chicagowska - Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. - Konwencja chicagowska (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm)
- Konwencja paryska - Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 23 września 1922 r. - Dz. U. R. P. nr. 85, poz. 761)
- Konwencja wiedeńska - Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r., (Dz.U. z 1990 nr 74 poz. 439)
- Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych - Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych, sporządzona w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r., (Dz. U. z 1965 nr 37 poz. 232)
- litewska ustawa prawo lotnicze - Ustawa prawo lotnicze Republiki Litewskiej, Dziennik Państwowy 2000-11-03, nr. 94-2918

- NATO Standard AFSP-1.3 - NATO Standard AFSP-1.3 "Safety Investigation Of Accidents/Serious Incidents Involving Military Aircraft, Missiles, and/or UASs", Edition B, version 1, maj 2021
- NO-05-A005:2014 - Norma Obronna MON nr NO-05-A005:2014, która zastąpiła NO-05-A005:2010, „Zdarzenia lotnicze . Badania wypadków i incydentów z udziałem wojskowych statków powietrznych, pocisków raketowych i bezałogowych statków powietrznych”, zatwierdzona decyzją Nr 287/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 lipca 2014 r. (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 239)
- Porozumienie o współpracy w dziedzinie wojskowej - Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej o dwustronnej współpracy w dziedzinie wojskowej podpisane 7 lipca 1993 roku, niepublikowane
- Porozumienie z 1993 r. - Porozumienie podpisane w Moskwie w dniu 14 grudnia 1993 r. między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni obu państw, niepublikowane
- rozporządzenie 2018/1139 - Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i

- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.)
- rozporządzenie 996/2010 - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r. Nr 295, str. 35 z późn. zm.)
- rozporządzenie MON z 2004 r. - Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. z 2004 r. Nr 138, poz. 1464, z późn. zm.)
- rozporządzenie zmieniające - Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. z 2010 r. Nr 69, poz. 442)
- SARP - międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania uregulowane w załącznikach do Konwencji chicagowskiej
- ustawa o umowach międzynarodowych - Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 127 z późn. zm.)
- ustawa prawo lotnicze - Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1235 z późn. zm.)
- włoski kodeks lotniczy - Codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, parte aggiornata al Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n.151, Gazzetta Ufficiale n.93 del 18-4-1942
- włoskie prawo wojny - Regio Decreto 8 luglio 1938 n. 1415, Approvazione dei testi della legge di guerra e della legge di neutralità. (038U1415), Gazzetta Ufficiale n.211 del 15-09-1938 - Suppl. Ordinario n. 211

- wojskowy kodeks karny - Regio Decreto 20 febbraio 1941, n. 303 (041U0303), Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.107 del 06-05-1941 - Suppl. Ordinario
- Załącznik 6 - Załącznik 6 „Eksploatacja statków powietrznych”, część I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 25)
- Załącznik 7 - Załącznik 7 „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2013 r. poz. 58)
- Załącznik 13 - Załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 15)

Nazwy organów i instytucji

- AIG ICAO - Wydział Badania Wypadków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
- BAS - Biuro Analiz Sejmowych
- EASA - Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego
- EDA MAWA - Europejska Agencja Obrony - Forum Wojskowych Władz ds. Zdatości do Lotu
- Eurocontrol - Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
- IATA - Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
- ICAO - Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
- IFALPA - Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Pilotów Linii Lotniczych
- IMON ds. BL - Inspektorat Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Bezpieczeństwa Lotów

KBWLLP	lub	-	Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego
KPRM		-	Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
MON		-	Ministerstwo lub Minister Obrony Narodowej
MSWiA		-	Ministerstwo lub Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
MAK		-	Międzypaństwowy Komitet Lotniczy
NATO		-	Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego
PKBWL		-	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
Podkomisja		-	Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego
SPLT		-	Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego
SZ RP		-	Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej
UE		-	Unia Europejska

Inne skróty:

ang.		-	w języku angielskim
art.		-	artykuł
Dz.U.		-	Dziennik Ustaw
Dz. Urz.		-	Dziennik Urzędowy
Dz. Urz. ULC		-	Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Dz. U. R. P.		-	Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej
fr.		-	w języku francuskim
Memorandum z 31 maja 2010 r.		-	Memorandum z dnia 31 maja 2010 r. o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154 M numer pokładowy 101 RP, który uległ katastrofie 10.4.2010 r. pod Smoleńskiem
m.in.		-	między innymi
MP		-	Monitor Polski
niem.		-	w języku niemieckim

niepubl.	-	niepublikowany
nr lub no	-	numer
op. cit.	-	dzieło cytowane
PiP	-	Państwo i Prawo
pkt	-	punkt
podkr.	-	podkreślenie
pol.	-	w języku polskim
por.	-	porównaj
poz.	-	pozycja
PPP	-	Przegląd Prawa Publicznego
przyp. aut.	-	przypis autorki
Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK	-	Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK dotyczący katastrofy samolotu Tu-154M, numer boczny 101, należącego do Rzeczypospolitej Polskiej, w dniu 10 kwietnia na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku” z dnia 11 stycznia 2011 roku
Raport z 2021 r.	-	Raport z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu- 154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej”, Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego - Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego z dnia 10 sierpnia 2021 roku
red.	-	redakcja
ros.	-	w języku rosyjskim
rys.	-	rysunek
s.	-	strona
tab.	-	tabela
t. lub vol.	-	tom
t. j.	-	tekst jednolity
w oryg.	-	w oryginale
z.	-	zeszyt
z późn. zm.	-	z późniejszymi zmianami
ze zm.	-	ze zmianami

zob.

-

zobacz

WSTĘP

1. Uzasadnienie wyboru tematu rozprawy

Tragiczne zdarzenie lotnicze z dnia 10 kwietnia 2010 roku było wydarzeniem bezprecedensowym w dziejach współczesnego świata. Okoliczności tego zdarzenia - śmierć na terenie Federacji Rosyjskiej Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, dowódców wojsk, przedstawicieli konstytucyjnych organów państwa, którzy udawali się na uroczystości 70. rocznicy Zbrodni Katyńskiej, miały swoje konsekwencje nie tylko w wymiarze historycznym i geopolitycznym, ale również w zakresie badania technicznego wywołując liczne problemy natury prawnej. Wśród nich najbardziej dyskusyjne było określenie sytuacji międzynarodowo-prawnej statku powietrznego, którym podróżowała delegacja, a w konsekwencji wybór odpowiedniej podstawy prawnej do zbadania zdarzenia. Badanie przyczyn technicznych zostało powierzone państwu, w którym zdarzenie miało miejsce, według reguł właściwych dla lotnictwa cywilnego, tj. według Załącznika 13 *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*¹ do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym². To z kolei zrodziło wiele pytań o charakter prawny i reperkusje prawne umowy międzynarodowej, która została w tym momencie zawarta pomiędzy państwem rejestracji - Rzeczypospolitą Polską, a państwem miejsca zdarzenia - Federacją Rosyjską. Autorka dostrzegła w tej materii potencjał badawczy, szczególnie że nadal - 13 lat po zdarzeniu - nie ma kompleksowego opracowania, które by dokonało interpretacji tego przypadku w perspektywie międzynarodowego prawa lotniczego oraz prawa umów międzynarodowych.

Podjęcie przedmiotowego tematu jest zatem uzasadnione z powodu jego wagi dla prawa międzynarodowego i krajowego oraz bezprecedensowego charakteru zdarzenia z udziałem samolotu Tu-154M w dziejach Polski i świata. Prawo międzynarodowe jest szczególną dziedziną prawa, opartą w większości na prawie zwyczajowym. Skutkuje to szeregiem wątpliwości, które można dostrzec chociażby przy okazji stosowania prawa dotyczącego niecywilnych statków powietrznych.

¹ Aktualnie obowiązuje załącznik ogłoszony w Obwieszczeniu Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 marca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 15), dalej jako: Załącznik 13.

² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. - Konwencja chicagowska (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm), dalej jako: Konwencja chicagowska.

Wprowadzony już na wczesnym etapie³ podział statków na cywilne i państwowe (w tym wojskowe) nie został dostatecznie zdefiniowany przez społeczność międzynarodową, a lotnictwo państwowe w zasadzie nie stało się przedmiotem regulacji międzynarodowych o zasięgu globalnym⁴. Powstała w ten sposób dowolność interpretacyjna pozwala z jednej strony państwom na dostosowanie lotnictwa państwowego do swoich potrzeb, z drugiej jednak strony może prowadzić do licznych nieporozumień między państwami. Stąd internacjoniści podkreślają, że nie można pominąć w analizie *de lege lata* również rozwiązań prawa krajowego, do których może odsyłać prawo międzynarodowe⁵, chociażby przez wzgląd na trybunały ponadnarodowe interpretujące prawo wewnętrzne jako fakt prawny⁶.

Rozważania zawarte w niniejszej rozprawie są zatem aktualne, szczególnie że kazus zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. uwidocznili liczne niedoskonałości, a w niektórych kwestiach nawet brak, reguł międzynarodowych i krajowych, pozwalających z jednej strony na dokonanie prawnej identyfikacji statusu samolotu, a z drugiej na przeprowadzenie profesjonalnego badania zdarzenia lotniczego, w którym zginęła głowa państwa. Zasadnym jest odwołanie do krajowych norm zważywszy na to, że statki państwowe, w szczególności wojskowe, są używane w służbie publicznej, stając się narzędziami i wyrazem siły militarnej państwa, jego suwerenności, niezależności i prestiżu⁷. Mimo doświadczeń z kwietnia 2010 roku w Polsce nadal nie wypracowano procedur działania, w tym efektywnego sposobu zawierania porozumień międzynarodowych, na wypadek zaistnienia podobnego zdarzenia w przyszłości w lotnictwie państwowym, czy w razie badania zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji. Takie rozwiązania prawne są niezbędne, aby zapewnić podnoszenie bezpieczeństwa operacji lotniczych i ochronę interesów państwa. Studium przypadku ma też

³ J. P. Honig, *The Legal Status of Aircraft*, Dordrecht 1956, s. 36.

⁴ Traktaty multilateralne normują głównie użycie państwowych statków powietrznych w czasie wojny, koordynację cywilnego i wojskowego ruchu lotniczego w jednolitym systemie zarządzania ruchem lotniczym oraz kwestie unikania zagrożeń dla lotnictwa cywilnego ze strony lotnictwa wojskowego.

⁵ Trzeba mieć na uwadze, że „prawo międzynarodowe może w niektórych sprawach odsyłać do konkretnego uregulowania w prawie krajowym, z kolei prawo krajowe – co zdarza się zdecydowanie częściej – może odsyłać do prawa międzynarodowego”, por. K. Działocha, A. Preisner (red.), *Prawo, źródła prawa i gwarancje jego zgodności z ustawą zasadniczą w projektach Konstytucji RP*, Wrocław 1995, s. 108 za: I. Wrońska, *Skutek krajowy prawa międzynarodowego w polskim porządku prawnym na przykładzie stosowania instrumentów międzynarodowej ochrony praw człowieka*, [w:] „Umieędzynarodowienie krajowego obrotu prawnego”, T. 2, I. Kraśnicka (red.), W. Hryniewicka-Filipkowska (red.), Białystok 2017.

⁶ S. Bhuiyan, *National law as a question of fact*, [w:] „National Law in WTO Law: Effectiveness and Good Governance in the World Trading System”, S. Bhuiyan (red.), seria Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge 2007, s. 42.

⁷ M. Milde, *Rendition flights and international air law*, „German Journal of Air and Space Law”, 57(4), 2008, s. 478.

wymiar praktyczny i pozwoli na wyprowadzenie względem prawa międzynarodowego i prawa krajowego postulatów *de lege ferenda*.

Trzeba też na marginesie zauważyć, że w najważniejszej instytucji lotniczej - Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w 2016 r. przyjęto rezolucję mającą na celu promowanie specjalistycznego nauczania prawa lotniczego oraz szerzenie wiedzy na jego temat⁸, co tylko dodatkowo zachęca do eksplorowania tej gałęzi prawa.

2. Temat pracy – podstawowe pojęcia

Wobec powyższego tematem rozprawy jest *Badanie zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku w świetle prawa międzynarodowego*. Przez zdarzenie lotnicze należy rozumieć zdarzenie lotnicze na terytorium Federacji Rosyjskiej z udziałem polskiego statku powietrznego Tu-154M z prezydentem RP na pokładzie, którego przyczyną był akt bezprawnej ingerencji⁹. Niektórzy autorzy używają określenia „katastrofa lotnicza” bądź „katastrofa smoleńska”, jednak są to terminy nieprawnicze. W kategoriach prawnych zdarzenie to należy nazwać „zdarzeniem lotniczym”¹⁰, które pojęciowo obejmuje incydenty, poważne incydenty i wypadki w lotnictwie, bądź „wypadkiem”, zważywszy na ofiary śmiertelne i całkowite zniszczenie statku powietrznego¹¹.

⁸ Rezolucja A39-11 „Skonsolidowane oświadczenie o kontynuacji polityki ICAO w dziedzinie prawa” przyjęte podczas 39. sesji Zgromadzenia ICAO w 2016 r., por. R. Abeyaratne, *Legal Priorities in Air Transport*, Springer 2019, s. 3.

⁹ Klasyfikacja zdarzenia przytoczona zgodnie z „Raportem z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu 154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej”, Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego - Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego, 10 sierpnia 2021 roku, dalej jako: Raport z 2021 r., <https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/RAPORT.pdf> (dostęp 27.02.2023).

¹⁰ „Zdarzenie, związane z użytkowaniem statku powietrznego ma miejsce wówczas, gdy wpłynęło lub mogło wpłynąć na zagrożenie bezpieczeństwa lotu, względnie, na zaistnienie wypadku lotniczego (...), oznacza wszystko co zdarzyło się podczas użytkowania statku powietrznego, a więc: odstępstwa od norm, uszkodzenia sprzętu lotniczego, incydenty lotnicze oraz wypadki lotnicze”, http://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/stan_bezpieczenstwa/2004/03-Wstep_05.pdf (dostęp 23.02.2023)

¹¹ Najogólniej wypadek jest zdarzeniem lotniczym związanym „z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby (...), w którym:

a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub

Tytułowe pojęcie prawa międzynarodowego obejmuje gałąź prawa, zawierającą zespół norm prawnych regulujących stosunki między państwami, organizacjami międzynarodowymi, a także innymi podmiotami prawa międzynarodowego¹², na które składają się autonomiczne reżimy prawne np. międzynarodowe prawo lotnicze, międzynarodowe prawo traktatów mające „własną nazwę, własny zbiór podmiotów, zakres przedmiotowy, aksjologię czy system rozstrzygnięcia sporów i potencjalnych sankcji”¹³.

3. Stan badań

W doktrynie polskiej aspekt prawny badania zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. nie został dotychczas dostatecznie omówiony na gruncie prawa międzynarodowego i krajowego. Komentowano wprawdzie tematykę analogicznego stosowania prawa właściwego dla samolotów cywilnych w zakresie ustalania przyczyn wypadków lotnictwa państwowego, jednak jest to jedno z wielu zagadnień, które należy poddać analizie. Zagadnienie prawnego statusu statku powietrznego było po raz pierwszy poruszone przez M. Żylicza¹⁴ i stanowiło punkt wyjścia do rozważań o zasadności zastosowania Konwencji chicagowskiej¹⁵ i Załącznika 13 regulującego normy i zalecane praktyki przy badaniu zdarzeń w lotnictwie cywilnym. M. Żylicz powracał do problematyki po publikacji raportu rosyjskiej komisji¹⁶. Rozważano

– bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego lub

b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu lub

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony”, Załącznik 13, 1-1, a także art. 134 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1235 z późn. zm.), dalej: ustawa prawo lotnicze. Szczegółowe wyjaśnienia terminów znajdują się w rozdziale 2 niniejszej pracy.

¹² R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2016, str. 34.

¹³ M. Muszyński, *O pojęciu „prawo międzynarodowe” w ujęciu historycznym*, [w:] „Państwo Konstytucja. Prawo. Księga pamiątkowa poświęcona sędziemu Trybunału Konstytucyjnego profesorowi Henrykowi Ciochowi”, J. Przyłębska, G. Jędrejek, Z. Jędrzejewski, M. Muszyński, M. Warciński, A. Zielonacki (red.), Warszawa 2018, s. 268.

¹⁴ M. Żylicz, *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, „Palestra” 5-6/2010, s. 7-15. Również kolejne publikacje A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)*, PiP 2012, s. 15-26

¹⁵ Dla wielu autorów niejasne było czy umowa między premierami Polski i Rosji objęła jedynie stosowanie zarówno Konwencji chicagowskiej i załącznika 13, czy też jedynie samego załącznika 13. Dlatego według autorki tak ważne jest odtworzenie treści umowy.

¹⁶ M. Żylicz, *Rok po smoleńskiej katastrofie lotniczej. Problemy międzynarodowo-prawne*, „Palestra” nr 3-4/2011, s. 9-19

również specyfikę prawną i zakres obowiązywania Porozumienia z 1993 r.¹⁷, które nie zostało zastosowane do przypadku smoleńskiego, mimo iż przewidywało specjalny tryb dla badania zdarzeń lotniczych¹⁸. Wybrane aspekty prawne, w tym uchybienia w organizacji prezydenckiej wizyty oraz szereg zaniechań po 10 kwietnia 2010 r., zarówno po stronie rosyjskiej, jak i polskiej, a także odstępstwa od Załącznika 13 omówiła N. Wojtanowska¹⁹. Ponadto autorzy dostrzegali problematykę odszkodowań dla rodzin ofiar²⁰ oraz ochrony praw człowieka²¹.

Wśród publikacji w zagranicznych periodykach można wyróżnić jedną, poświęconą ramom prawnym badania przyczyn i okoliczności zdarzenia, autorstwa P. Kasprzyka z 2011 r.²², kolejno referat Ch. Schlumbergera i S. Stolorza o reżimie prawnym lotu Tu-154M²³ oraz artykuł R. Abeyratne z 2013 r.²⁴ nawiązujący do kwestii prawnego charakteru statku powietrznego, którym podróżuje głowa państwa.

Ważne forum wymiany myśli stanowiły organizowane na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie „Konferencje smoleńskie”, gdzie w latach 2012-2015 prowadzono „interdyscyplinarne badania dotyczące zagadnień technicznych, medycznych, socjologicznych i prawnych”²⁵. Wśród dorobku ukierunkowanego na prawne aspekty wyróżnić

¹⁷ Porozumienie podpisane w Moskwie w dniu 14 grudnia 1993 r. między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni obu państw, niepublikowane, dalej: Porozumienie z 1993 r.

¹⁸ P. Daranowski, *Polish-Russian agreement from 1993, its omission in the forming of the process of investigation on the causes of Polish Air Force TU-154 crash in Smolensk and the formula of establishing the agreement between the governments of the Polish Republic and Russian Federation on the investigation on its causes according to the rules of the Chicago Convention from 1944*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol. I (VII)/2020, s.43-60.

¹⁹ N. Wojtanowska, *Aspekty prawne katastrofy smoleńskiej. Wybrane problemy*, Kraków 2015.

²⁰ M. Strus-Wołos, *Zastosowanie konwencji montrealskiej do roszczeń odszkodowawczych przeciwko Skarbowi Państwa związanych z katastrofą smoleńską*, „Palestra” 3-4/2015, s. 12-22 oraz H. Ephraimson-Abt, A. Konert, *New Progress and Challenges in the Air Law: Air Crash Victims Families Protection*, Warszawa 2014.

²¹ T. Jasudowicz, G. Górski, *Prawne problemy tragedii smoleńskiej. Teksty i materiały*, Toruń 2018, także Jasudowicz T., *Responsibility of Russia and Poland for the Smolensk Catastrophe from the Perspective of European Convention on Human Rights*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol. I (VII)/2020, s. 11–21 oraz M. Binienda Szonert, *Standards of Investigation Under Article 2 of the European Convention on Human Rights and Investigations of Incidents of Historic Significance*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol.7, no.1, 2020, s.34-42.

²² P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident*, *Air and Space Law*, Vol. 36, Issue 3, 2011, s. 201-216.

²³ Ch. E. Schlumberger, S. Stolorz, *A Presidential Crash: Operational and Regulatory Aspects of an Accident Involving a High Level Delegation on a State Aircraft*, „Annals of Air and Space Law” 36, 2011, s. 279-322

²⁴ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, „German Journal of Air and Space Law”, 62, no. 4, 2013, s. 648-657.

²⁵ <http://konferencjasmolenska.pl/> (dostęp 20.02.2023).

można publikacje na temat nieprawidłowości i naruszeń prawa przed i po katastrofie²⁶, analizowano prowadzenie badań przyczyn i okoliczności podobnych zdarzeń lotniczych²⁷, zawartej *ad hoc* umowy międzynarodowej²⁸ czy śledztwa prowadzonego przez Wojskową Prokuraturę Okręgową²⁹ oraz Komitet Śledczy Federacji Rosyjskiej³⁰.

Jednocześnie podsumowując stan badań trzeba zauważyć, że całkowicie poza zakresem dotychczasowych dociekań znajduje się problem badania zdarzeń będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji, gdy precedens taki ma miejsce poza lotnictwem cywilnym. Początkowo w latach 2010-2011 zdarzenie było analizowane jako wynik błędu pilotów³¹, jednak w związku z ujawnieniem dodatkowych okoliczności, badanie techniczne wznowiono³² i ostatecznie, zgodnie z Raportem Podkomisji z 2021 r., wskazano na akt bezprawnej ingerencji jako przyczynę zdarzenia³³.

Taka kwalifikacja zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r., wykraczająca poza problematykę bezpieczeństwa (ang. *safety*) lotnictwa, powinna zainicjować poważną dyskusję naukową w zakresie regulacji prawnych z systemu ochrony (ang. *security*) lotnictwa. W piśmiennictwie nie podjęto się analizy regulacji prawnych dotyczących badania zdarzeń w lotnictwie państwowym, będących wynikiem bezprawnej ingerencji.

Biorąc pod uwagę opisany powyżej dyskurs akademicki, trzeba podkreślić, iż w dotychczasowych badaniach rozważania na temat zawartej ówczesznie *ad hoc* umowy międzynarodowej między premierami Polski i Rosji, a także ocena skutków prawnych powyższych decyzji, opierały się w dużej mierze na wystąpieniach medialnych polityków.

²⁶ N. Wojtanowska, *Lista nieprawidłowości i naruszeń prawa przed i po katastrofie smoleńskiej*, [w:] „III Konferencja Smoleńska 20.10.2014. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2015.

²⁷ M. Szonert Binienda, *Badania istotnych katastrof lotniczych; Polityczno-prawne studium porównawcze*, „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2014.

²⁸ P. Daranowski P., *Porozumienie określające podstawę prawną i tryb badania Katastrofy Smoleńskiej*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2014.

²⁹ Obecnie śledztwo prowadzi Prokuratura Krajowa.

³⁰ T. Jasudowicz, *Śledztwo smoleńskie z perspektywy Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2014 oraz M. Wassermann, *Katastrofa smoleńska – podsumowanie aspektów prawnych*, [w:] „III Konferencja Smoleńska 20.10.2014. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2015, a także M. Wassermann, *Katastrofy w postępowaniu karnym a działania prokuratury w sprawie katastrofy smoleńskiej*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witekowski, Warszawa 2014.

³¹ „Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny”, s. 318, Warszawa 2011, archiwum KBWLLP.

³² „Uzasadnienie”, s. 11-13, <https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/Uzasadnienie.pdf> (dostęp 03.03.2023).

³³ Raport z 2021 r., op. cit., s. 311.

W literaturze brakuje zatem analizy prawnej tego przypadku, który uwzględniałby dokumenty z jednostek administracji publicznej oraz memoranda, umowy, zawierane w następstwie umowy polsko-rosyjskiej, dostarczającej faktografii, ale też i interpretacji prawa.

4. Zakres przedmiotowy i cel badań

Należy wyszczególnić zakres zagadnień, którym została poświęcona praca. Istnieją trzy płaszczyzny, na których badane było zdarzenie z dnia 10 kwietnia 2010 r. Przedmiotem badań jest nieformalne porozumienie rządów RP i FR o zastosowaniu Załącznika 13, na mocy którego przeprowadzenie badań technicznych zostało powierzone MAK³⁴. Relewantne dla niniejszej pracy będzie też badanie przyczyn i okoliczności w Polsce, które zostało powierzone wojskowej (w praktyce wojskowo-cywilnej) Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, a następnie Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego. Odrębną płaszczyznę stanowi postępowanie karne toczące się w prokuraturze, mające właśnie na celu wykrycie osób odpowiedzialnych za spowodowanie zdarzenia lotniczego. Postępowanie karne toczy się zarówno w Polsce, jak i w Rosji, a współpracę pomiędzy prokuraturami regulują umowy międzynarodowe³⁵. Problematyka prawnokarna pozostaje poza zakresem przedmiotowym rozprawy, podobnie jak problematyka praw człowieka oraz odszkodowań dla rodzin ofiar.

Autorka podkreśla, iż jej zdaniem, analizy zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r., winno dokonywać się wyłącznie w aspekcie naukowym, w wolności od jakichkolwiek odniesień politycznych, koncentrując się *stricte* na aspektach prawnych omawianych problemów. Dlatego poza zakresem badań pozostaje ocena polityczna zawartej umowy międzynarodowej czy przebiegu badania technicznego.

Dążąc do rozstrzygnięcia studium przypadku, autorka zdefiniowała cztery cele badawcze. Pierwszym z nich jest przeprowadzenie kompleksowej analizy statusu prawnego statku powietrznego Tu-154M w świetle prawa międzynarodowego z uwzględnieniem istniejących ram prawnych i praktyki państw. W tym zakresie potrzebne jest szczegółowe

³⁴ MAK z ros. Miežgosudarstwennyj Awiacyonnyj Komitet - Międzypaństwowy Komitet Lotniczy.

³⁵ Europejska Konwencja o pomocy prawnej w sprawach karnych z 20 kwietnia 1959 roku ratyfikowana przez Polskę w dniu 19 marca 1996 roku (weszła w życie 17 czerwca 1996 roku) i Federację Rosyjską w dniu 10 grudnia 1999 roku (weszła w życie 9 marca 2000 roku) oraz Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o pomocy prawnej i stosunkach prawnych w sprawach cywilnych i karnych z dnia 16 września 1996 roku.

zbadanie i interpretacja właściwych koncepcji oraz norm międzynarodowych, które wpływają na klasyfikację statków powietrznych jako cywilnych lub państwowych.

Drugi cel obejmuje poznanie zasad badania zdarzeń lotniczych, które mogą mieć zastosowanie do wypadków i incydentów zaistniałych w lotnictwie państwowym, szczególnie wojskowym. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w lotnictwie państwowym nie ma, w przeciwieństwie do lotnictwa cywilnego, międzynarodowych reguł, które byłyby skutecznym instrumentem przy wyjaśnianiu okoliczności wypadków i incydentów w transporcie lotniczym. Analizie problematyki towarzyszyć musi refleksja nad procesem badania zdarzeń lotniczych, do których doszło w wyniku aktu bezprawnej ingerencji.

Trzecim celem jest zbadanie nieformalnej umowy dotyczącej badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 roku, poprzez którą strony odstąpiły od korzystania z Porozumienia z 1993 r. postanawiając o stosowaniu Załącznika 13. Kluczowe tu będzie poznanie treści i formy umowy oraz innych uwarunkowań, a następnie osadzenie tych ustaleń w międzynarodowych regulacjach dotyczących zawierania umów.

Zdefiniowanie ostatniego stawianego celu wymaga komentarza wprowadzającego. Zmiana prawa w wyniku nowej, bądź wyjątkowo złożonej sytuacji, z jaką się spotyka społeczność międzynarodowa jest nazywana postępowym rozwojem prawa międzynarodowego³⁶. Zdarzenie wywołuje zmiany w stosunkach międzynarodowych, te z kolei reakcję społeczności międzynarodowej, a w konsekwencji dochodzi do stopniowego wypełnienia luk poprzez powstanie nowych regulacji. Przykładowo K. Karski podaje terroryzm powietrzny i lotniczy jako nowe zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa determinujące powstanie nowego prawa³⁷. Dlatego rozprawa ma na celu udzielenie odpowiedzi na pytanie o potrzebę zmian w systemie prawa międzynarodowego i prawa krajowego tj. stworzenia szczegółowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa państwowego i wojskowego.

³⁶ K. Karski, *Cywilne bezzałogowe statki powietrzne w świetle przepisów prawa międzynarodowego*, [w:] „50 lat konwencji tokijskiej-bezpieczeństwo żeglugi lotniczej z perspektywy przestrzeni powietrznej i kosmicznej. Księga dedykowana profesorowi Markowi Żyliczowi”, Z. Galicki (red.), K. Myszona-Kostrzewa (red.), Warszawa 2014, s. 128-129.

³⁷ Ibidem.

5. Teza główna oraz tezy pomocnicze

W następstwie analizy literatury przedmiotu oraz skonfrontowania rozbieżnych często poglądów dotyczących przedmiotowego zagadnienia, autorka sformułowała następującą główną tezę badawczą:

badanie przyczyn i okoliczności zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku z udziałem wojskowego statku powietrznego, zostało niewłaściwie poddane regułom odpowiednim dla lotnictwa cywilnego na mocy bilateralnej ustnej umowy międzynarodowej, z pominięciem obowiązującego Porozumienia z 1993 roku.

Dowiedzeniu powyższej tezy posłużą następujące tezy pomocnicze:

1. statki powietrzne transportujące najważniejsze osoby w państwie, w tym głowy państw, identyfikowane są jako statki państwowe w rozumieniu prawa międzynarodowego;
2. reguły rządzące bezpieczeństwem lotnictwa wojskowego są raczej przedmiotem bilateralnych umów międzynarodowych, aniżeli konwencji wielostronnych;
3. międzynarodowe prawo lotnicze nie reguluje dostatecznie badania zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji pozostawiając państwom swobodę w tym zakresie;
4. Porozumienie z 1993 r. zawarte między resortami MON Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej miało moc wiążącą w dniu 10 kwietnia 2010 r. i było źródłem prawa międzynarodowego;
5. Porozumienie z 1993 r. mogło stanowić podstawę powołania polsko-rosyjskiego organu badawczego, z jednoczesnym zastosowaniem *mutatis mutandis* reguł badania technicznego sformułowanych w Załączniku 13;
6. zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r. istniały wzory umów regulujące współpracę organów badających zdarzenia lotnicze, które można było zastosować *mutatis mutandis* do badania zdarzenia z udziałem Tu-154M.
7. w razie zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem najważniejszych osób w państwie, państwo rejestracji dąży do prowadzenia badania zawierając umowy regulujące *ad hoc* prawa i obowiązki organów.

6. Metodyka badań

Osiągnięcie wyznaczonych celów oraz weryfikacja tez jest możliwa przy zastosowaniu metodologii i odpowiednich narzędzi badawczych. W rozprawie stosowany jest

w dużej mierze indukcjonizm oparty o obserwację szczegółowych stanowisk³⁸ i skoncentrowany na falsyfikowaniu poglądów doktryny. Autorka dopuszcza tym samym krytykę piśmiennictwa, orzecznictwa i praktyki stosowania prawa. Pośród metod teoretycznych zastosowano metodę dogmatyczno-prawną, teoretyczno–prawną, komparatystyczną, jak też historyczno–prawną.

Metoda dogmatyczno-prawna polega na analizie źródeł prawa międzynarodowego, na zgłębieniu ich treści i interpretacji, z uwzględnieniem orzecznictwa i literatury prawniczej. W tym podejściu autorka koncentruje się na dokładnej analizie przepisów prawa i ich zastosowaniu w praktyce.

Metoda teoretyczno-prawna opiera się na badaniu i analizie koncepcji teoretycznych związanych z prawem i polega na badaniu teorii, które wpłynęły na rozwój prawa i jego interpretację, co będzie szczególnie ważne wobec wątpliwości związanych z podziałem i definiowaniem pojęcia statku powietrznego w prawie międzynarodowym.

Metoda komparatystyczna polega na porównaniu różnych systemów prawnych, wykładni, a także stosowaniu prawa, aby wyodrębnić podobieństwa i różnice. W tym podejściu autorka uzasadniając dobór państw porównuje ich normy prawne, orzeczenia sądów i praktykę prawną w różnych krajach lub systemach prawnych.

Metoda historyczno-prawna polega na analizie i zrozumieniu ewolucji prawa poprzez badanie zmian w przepisach prawnych i praktyce prawnej na przestrzeni czasu. W tym podejściu autorka koncentruje się na zrozumieniu, jak i dlaczego zmieniały się instytucje prawa lotniczego i jak to wpłynęło na rozwój poszczególnych systemów prawa lotniczego. Metoda ta pozwala na dostrzeżenie potrzeby ewentualnych zmian w prawie.

Podczas gdy metoda najogólniej to sposób postępowania badawczego, czyli sposób zbierania danych, w pracy naukowej zachodzi potrzeba dokonania analizy, czyli procesu badania danych, który ma na celu wydobycie informacji i wniosków z zebranych danych.

Stąd przykładowo analiza pojęciowa prowadziła do wyjaśnienia zidentyfikowanych terminów kluczowych dla dysertacji (np. statek powietrzny, samolot, zdarzenie lotnicze, bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa, akt bezprawnej ingerencji). Użyta analiza prawno-strukturalna pozwoliła poznać podział statków powietrznych, a także budowę procesu badania zdarzeń lotniczych, który został poddany analizie funkcjonalnej, dzięki czemu można było ocenić jego wpływ na bezpieczeństwo lotnictwa. Poprzez analizę przyczynowo-skutkową identyfikującą motywy zawartej umowy i jej konsekwencje oraz analizę prawno-porównawczą,

³⁸ W. W. Skarbek, *Wybrane zagadnienia metodologii nauk społecznych*, Piotrków Trybunalski 2013, s. 35.

rozumianą jako zestawienie danej sytuacji z innymi optymalnymi rozwiązaniami prawnymi w podobnych warunkach, możliwe było dokonanie oceny zawartej umowy między RP i FR. Autorka każdorazowo uzasadnia przyczynę odwołania komparatystycznego do regulacji, bądź doktryny innych państw.

Wśród metod empirycznych najważniejsza była metoda analizy dokumentów wykonana przy użyciu techniki analizy jakościowej oraz metoda obserwacji. Autorka pozyskała materiał empiryczny, tj. dokumenty źródłowe, publikacje urzędowe, opinie prawne, raporty, niepublikowane umowy międzynarodowe, wypowiedzi z prasy. Poza tym, przy użyciu metody obserwacji, spostrzegła jakie rozwiązania w praktyce przyjmują komisje badania zdarzeń lotniczych i organy wyznaczone do badania zdarzeń lotniczych.

7. Struktura pracy

Na koniec przybliżyć należy strukturę pracy. Rozprawa składa się z trzech rozdziałów, wstępu, zakończenia, wykazu skrótów oraz bibliografii wraz z wykazem rysunków i tabel.

Punktem wyjścia do rozważań jest zagadnienie definiowania statku powietrznego i samolotu oraz ewolucja podziału statków powietrznych w międzynarodowym prawie lotniczym, które zostały przedstawione w pierwszym rozdziale. Dokonano w nim przeglądu koncepcji teoretycznych służących dyferencjacji statków cywilnych i państwowych oraz przybliżono kategorie i różne reżimy prawne, jakimi są objęte te statki powietrzne. Omówiono również prawodawstwo krajowe w zakresie rozróżniania statków powietrznych, również w ujęciu komparatystycznym na tle innych państw. Szczególną uwagę poświęcono statkom powietrznym przeznaczonym do transportu najważniejszych osób w państwie. Ta teoretyczno-prawna analiza pozwoliła na rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących statusu prawnego samolotu Tu-154M.

Przeanalizowany w rozdziale w pierwszym podział statków powietrznych na państwowe i cywilne implikuje stosowanie odmiennych reżimów prawnych przy badaniu zdarzeń lotniczych, dlatego w rozdziale drugim zdefiniowano termin „zdarzenie lotnicze”, zaprezentowano genezę i krótki rys historyczny regulacji dotyczących bezpieczeństwa lotów oraz wskazano na cechy wspólne i różnice w badaniu zdarzeń w lotnictwie cywilnym i lotnictwie państwowym. Poczyniono również obserwacje na temat regulacji krajowych dotyczących badania wypadków i incydentów lotniczych. Rozdział ten poszukuje również odpowiedzi na pytanie o specyfikę badania zdarzeń będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji.

Zasadniczą kwestią, której poświęcono trzeci rozdział, było ustalenie treści, formy i zakresu obowiązywania umowy na badanie zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. Opisano faktografię przebiegu badania zdarzenia z udziałem Tu-154M ze szczególnym uwzględnieniem zastosowanych regulacji. Poczyniono analizę dokumentacji organów administracji publicznej, co pozwoliło na zrekonstruowanie treści umowy między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu-154M. Następnie, by umożliwić dokonanie oceny zawartej umowy, przeanalizowano zakres obowiązywania i praktykę stosowania Porozumienia z 1993 r., które mogło mieć zastosowanie w omawianej sprawie, z uwzględnieniem szczególnego charakteru nieratyfikowanej umowy międzynarodowej w polskim systemie źródeł prawa. Następnie omówiono możliwość zastosowania do katastrofy z udziałem samolotu państwowego Konwencji chicagowskiej wraz z Załącznikiem 13 mając na uwadze charakter prawny i możliwość odrębnego stosowania załączników do konwencji. W poszukiwaniu optymalnych rozwiązań dokonano analizy komparatystycznej poświęconej wybranym kazusom zdarzeń lotniczych o charakterze porównywalnym do katastrofy samolotu Tu-154 M. To wszystko pozwoliło na dokonanie oceny umowy zawartej w przedmiocie badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r.

Rozprawę zamykają wnioski końcowe oraz wykaz bibliografii, obejmujący zestawienie badanych aktów prawnych i orzeczeń trybunałów międzynarodowych, rozstrzygnięć Rady ICAO, dokumentów administracji publicznej oraz cytowanych pozycji zwartych, artykułów naukowych i źródeł internetowych, a także spis tabel i rysunków.

W niniejszej pracy opisano i zbadano stan prawny na dzień 1 czerwca 2023 r. ze szczególnym uwzględnieniem prawa obowiązującego w dniu zdarzenia, a więc w dniu 10 kwietnia 2010 r. oraz z ewentualnym omówieniem zmian w prawie.

ROZDZIAŁ I

STATUS PRAWNY STATKU POWIETRZNEGO W PRAWIE MIĘDZYNARODOWYM I KRAJOWYM

1. Uwagi ogólne – zróżnicowanie statusu prawnego statku powietrznego

Statek powietrzny stał się przedmiotem prawa międzynarodowego u schyłku XIX wieku, gdy w roku 1886 po raz pierwszy użyto terminu „międzynarodowe prawo lotnicze”³⁹. Podczas pierwszego paryskiego kongresu aeronautycznego w 1899 roku podjęto problematykę certyfikacji załóg lotniczych oraz odpowiedzialności przewoźników za spowodowanie szkody względem pasażerów i osób znajdujących się na powierzchni ziemi⁴⁰. Chociaż wybuch I Wojny Światowej zatrzymał działania legislacyjne, to miał wpływ na postępy w budowie i użytkowaniu statków powietrznych⁴¹. Do prac powrócono w 1917 roku powołując Międzysojusznicy Komitet Lotnictwa⁴², który stał się punktem wyjściowym dla utworzenia Komisji Aeronautycznej Konferencji Pokojowej⁴³. Efektem prac było stworzenie pierwszej międzynarodowej konwencji prawa lotniczego wprowadzającej rozróżnienie statków powietrznych na cywilne i wojskowe, tzw. Konwencji Paryskiej z 1919 roku⁴⁴. Od tamtej pory zagadnienie statusu prawnego statków powietrznych dało początek dyskusjom na temat narodowości statków powietrznych, ich uprawnień do wkraczania w przestrzeń powietrzną danego państwa, kwestii własności, a co za tym idzie podleganiu - lub nie - prawom na rzeczach, a także możliwości wykonywania jurysdykcji karnej i cywilnej względem osób, które dopuściły się czynu zabronionego lub wyrządziły szkodę na pokładzie bądź przy użyciu statku powietrznego⁴⁵. Efektem wysiłku społeczności międzynarodowej jest stworzenie

³⁹ M. Andrachiewicz, *Systemy prawa lotniczego. Wybrane zagadnienia*, Poznań 2015, s. 7.

⁴⁰ M. Polkowska, *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej-system chicagowski: geneza, działanie, perspektywy*, Warszawa 2007, s. 32.

⁴¹ M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich zastosowanie-zarys problematyki*, Warszawa 2014, s. 7, a także R. Bartnik, *Lotnictwo w zarysie*, Warszawa 2013, s. 127.

⁴² Komitet składał się z przedstawicieli USA, Wielkiej Brytanii, Włoch i Francji.

⁴³ Do Komisji dołączyła Japonia oraz przedstawiciele sojusznicznych państw biorących udział w Konferencji Pokojowej.

⁴⁴ Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 23 września 1922 r. - Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 761), dalej jako: Konwencja paryska.

⁴⁵ Więcej na temat początków prawa lotniczego M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze...*, op. cit., s. 7-17.

systemów prawa lotniczego rozstrzygających poszczególne problemy prawne. Jednak zagadnieniem najistotniejszym na potrzeby niniejszej pracy jest prawny podział lotnictwa oraz statków powietrznych na cywilne i państwowe oraz prawa i obowiązki z niego wynikające.

Statki powietrzne różnią się przede wszystkim swoim charakterem i przeznaczeniem, a co za tym idzie ich status prawnych może być zróżnicowany, co zostanie omówione w tym rozdziale. Dyferencjacja ta będzie też wpływała na reżimy prawne, czyli zespoły norm i przepisów międzynarodowych i krajowych, wyznaczających techniczne zasady wykonywania lotu. Cywilne statki powietrzne służą zwykle celom handlowym, przewozom pasażerskim, transportowi ładunków oraz lotom turystycznym, a ich użytkownicy, czyli przewoźnicy, prowadzą działalność na zasadach rynkowych. Natomiast statki powietrzne państwowe - wojskowe, celne, policyjne czy ratownicze, służą przede wszystkim celom państwowym, jak obrona kraju, ochrona granic, zwalczanie przestępczości, ratowanie życia i zdrowia ludzi itp.

Istnieją również różnice w wyposażeniu i funkcjonalności statków powietrznych cywilnych i państwowych. Statki powietrzne cywilne zwykle są wyposażone w systemy komunikacyjne, nawigacyjne oraz systemy bezpieczeństwa pasażerów, a ich konstrukcja jest dostosowana do celów komercyjnych, takich jak przewóz pasażerów lub ładunków. Natomiast statki powietrzne państwowe są zazwyczaj przystosowane do bardziej wymagających zadań, takich jak rozpoznanie wroga, patrolowanie granic czy przeprowadzanie akcji ratowniczych. Ponadto, statki powietrzne państwowe zazwyczaj są użytkowane przez personel wojskowy lub funkcjonariuszy służb państwowych, podczas gdy statki powietrzne cywilne są obsługiwane przez załogi zawodowe, przeszkolone w specjalistycznych szkołach lotniczych.

Samolot z politykiem na pokładzie, czy to głową państwa, czy szefem rządu, ma zwykle status statku powietrznego państwowego. W związku z tym, taki samolot objęty jest szczególną ochroną prawno-organizacyjną, a zasady jego przemieszczania są przedmiotem restrykcyjnych procedur. W przypadku lotów z udziałem prezydenta, cały lot jest zwykle dokładnie planowany i koordynowany przez odpowiednie służby państwowe, w tym służby ochrony, lotnicze oraz dyplomatyczne. Taki samolot może być też wyposażony w specjalne systemy bezpieczeństwa, w tym systemy obrony przed rakietami, aby zapewnić bezpieczeństwo prezydentowi i innym pasażerom. Dlatego trzeba poświęcić tej kategorii samolotów szczególną uwagę (patrz punkt 4.1 niniejszego rozdziału).

Na koniec zachodzi potrzeba przeanalizowania i jednoznacznego rozstrzygnięcia statusu prawnego samolotu wykonującego lot z Prezydentem RP na pokładzie i licznymi politykami oraz dowódcami w dniu 10 kwietnia 2010 r. Rozważyć należy poglądy doktryny,

jak i poszczególnych organów administracji publicznej zajmujących się organizacją lotu i badaniem zdarzenia lotniczego.

2. Pojęcie i podział statków powietrznych

2.1 Pojęcie statku powietrznego

W niniejszej pracy termin „statek powietrzny” (ang. *aircraft*) używany jest zamiennie z terminem „samolot” (ang. *airplane*, *aeroplane*) wobec tego, że rozważania skupiają się na konkretnym rodzaju statku powietrznego - samolocie Tu-154M, który brał udział w zdarzeniu lotniczym w dniu 10 kwietnia 2010 r. Definicji legalnej statku powietrznego nie zawiera najbardziej „kosmopolityczna”⁴⁶, globalnie obowiązująca konwencja międzynarodowa w zakresie lotnictwa⁴⁷ - Konwencja chicagowska, lecz jej załączniki. Jest to uwaga o tyle istotna, że załączniki do Konwencji chicagowskiej (międzynarodowe procedury i zalecone metody tzw. SARPs⁴⁸) nie są bezpośrednio wiążące i nie mają charakteru źródła prawa międzynarodowego jak umowa międzynarodowa⁴⁹. Według załącznika 6 do Konwencji chicagowskiej⁵⁰ statkiem powietrznym (*aircraft*) jest „każde urządzenie utrzymujące się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża”. Natomiast samolot (*aeroplane*) jest rodzajem statku powietrznego „cięższym od powietrza, z napędem, wytwarzający swoją siłę nośną w powietrzu, głównie w wyniku aerodynamicznego oddziaływania na powierzchnie, które pozostają stałe w danych warunkach lotu”. Rozwinięcie tych definicji stanowi klasyfikacja przedstawiona w załączniku

⁴⁶ B. Havel, G. Sanchez, *The Foundations of Public International Aviation Law* [w] „The Principles and Practice of International Aviation Law”, Cambridge 2014, s.33.

⁴⁷ Zgodnie ze stanem na marzec 2023 r. stronami Konwencji chicagowskiej jest 193 państw, <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> (dostęp 11.03.2023).

⁴⁸ Ang. *Standards and Recommended Practices*. Oficjalny urzędowy przekład polski art. 54 Konwencji chicagowskiej tłumaczy termin „*international standards*” jako „międzynarodowe normy”, termin „*recommended practices*” jako „zalecone metody”, zaś termin „*procedures*” jako „zasady”.

⁴⁹ Więcej na temat obowiązywania załączników patrz: rozdział 3 punkt 2.3 niniejszej pracy.

⁵⁰ Załącznik nr 6 „Eksplatacja statków powietrznych”, część I „Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty” wprowadzony Obwieszczeniem Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 kwietnia 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 6, części I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 25), dalej jako: Załącznik 6. Rada ICAO dokonała tylko raz zmiany definicji terminu „statek powietrzny” w 1967 r. (wejście w życie w 1968 r.) wobec objęcia nią również samolotów trójsilnikowych, patrz: preambuła do Załącznika 6.

7 do Konwencji chicagowskiej⁵¹. Również w regulacjach unijnych definiuje się statek powietrzny jako „każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi”⁵².

Warto też przytoczyć definicję ustanowioną przez prawodawcę krajowego, która pozostaje koherentna z definicją statku powietrznego w prawie unijnym czy w załączniku do konwencji chicagowskiej. Zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy prawo lotnicze przez statek powietrzny rozumie się „urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża”.

2.2 Rodzaje statków powietrznych w prawie międzynarodowym

Normy międzynarodowego publicznego prawa lotniczego opierają się na zasadzie funkcjonalizmu. Z tego względu prawo lotnicze dostrzegało, od samego początku, potrzebę regulacyjnego rozróżnienia między lotem statku państwowego i lotem cywilnego statku powietrznego⁵³. Status statku zależy jednak od szeregu czynników i przyjętej wykładni prawa, co ma duże znaczenie dla reżimu prawnego jakim zostaną objęte statki powietrze, na przykład w razie awaryjnego lądowania czy w przypadku zdarzenia lotniczego. Współczesne prawo jest wierne tej bifilarnej tradycji, przyjmując jednak różnorakie kryteria podziału⁵⁴. Stąd też, mimo iż co do zasady, cechą międzynarodowego prawa lotniczego jest kompletność i złożoność⁵⁵, to wciąż rodzą się wątpliwości natury prawnej odnośnie do statków powietrznych, co szczególnie znalazło swój wyraz w związku ze zdarzeniem lotniczym w Smoleńsku⁵⁶.

⁵¹ Załącznik 7 „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” wprowadzony Obwieszczeniem Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2013 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 7 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. UL z 2013 r. poz. 58), dalej jako: Załącznik 7.

⁵² Art. 3 pkt 28 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.), dalej jako: rozporządzenie 2018/1139.

⁵³ M. Bourbonniere, L. Haecck, *Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3*, „Journal of Air Law and Commerce”, vol. 66.3/2001, s. 889.

⁵⁴ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe europejskie i krajowe*, wyd. 2, Warszawa 2011, s. 25.

⁵⁵ Amerykański ekspert prawa lotniczego O.J. Lissitzyn w latach 60. XX wieku dostrzegł, że komunikacja lotnicza jest jedną z najdokładniej uregulowanych działalności gospodarczych.

⁵⁶ Zauważa to K. Myszone-Kostrzewa podając zdarzenie lotnicze w Smoleńsku jako przykład niekomplementarności międzynarodowego publicznego prawa lotniczego, por. K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i*

Wobec powyższego omówienie podziału lotnictwa na cywilne i państwowe (włączając wojskowe statki powietrzne) ma fundamentalne znaczenie dla problematyki przedmiotowej dysertacji.

2.3 Ewolucja podziału statków powietrznych w międzynarodowym prawie lotniczym

Międzynarodowe prawo lotnicze wprowadziło rozróżnienie na statki państwowe i cywilne na wzór prawa morskiego⁵⁷. Początkowo w doktrynie francuskiej klasyfikacja dotyczyła balonów prywatnych oraz publicznych i została oparta na rozróżnieniu prawa prywatnego i publicznego, z pominięciem aspektów technicznych. Następnie w 1910 roku podzielono balony publiczne na wojskowe i państwowe⁵⁸. W nauce szwajcarskiej natomiast, pojawił się podział na cztery kategorie - statki państwowe, statki wojskowe, używane w służbie publicznej oraz statki prywatne⁵⁹.

Problem samolotów państwowych w międzynarodowych instrumentach prawnych został podniesiony po raz pierwszy podczas konferencji żeglugi powietrznej w 1910 roku. Zdefiniowano wówczas samoloty państwowe (art. 40 projektu Konwencji paryskiej) jako „samoloty zatrudnione w służbie umawiającego się państwa i umieszczone na polecenie należycie upoważnionego urzędnika tego państwa”⁶⁰. Artykuł 46 projektu Konwencji paryskiej przewidywał przywilej eksterytorialności dla samolotów wojskowych legalnie znajdujących się w przestrzeni powietrznej lub na terytorium państwa trzeciego⁶¹.

Podglądy te zostały recypowane w pierwszej kodyfikacji międzynarodowego prawa lotniczego publicznego w postaci Konwencji o regulacji żeglugi powietrznej z 13 października 1919 r. - Konwencji paryskiej. Konwencja była dość liberalna i każdemu państwu przyznano „w czasie pokoju swobodę przelotu ponad swoim terytorjum niemającym zamiarów zaczepnych statkom powietrznym innych Państw umawiających się” (art. 2 Konwencji paryskiej), jednak już w przedmiocie statków wojskowych uczyniła wyjątek odmawiając prawa do przelatywania nad terytorium oraz lądowania bez zezwolenia, przyznając jednocześnie prawo do posługiwania się przywilejami przyznawanymi zazwyczaj morskim okrętom

status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944, w: „Manfred Lachs Wybitny Prawnik Świata”, red. Z. Galicki, red. T. Kamiński, red. Katarzyna Myszone-Kostrzewa, s. 399.

⁵⁷ T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem.*, Łódź 1966, s. 92.

⁵⁸ Podziału takiego dokonał francuski prawnik P. Fauchille już w 1902 roku w projekcie regulacji dotyczących żeglugi powietrznej przygotowanych dla Instytutu Prawa Międzynarodowego, por. J. P. Honig, *The Legal Status of Aircraft*, Dordrecht 1956, s. 36.

⁵⁹ Pogląd szwajcarskiego prawnika F. Meili w 1908 r., *ibidem* s. 36.

⁶⁰ J. C. Cooper, *National Status of Aircraft*, „Journal of Air Law and Commerce”, vol.17.3/1950, s. 299.

⁶¹ M. Bourbonniere, L. Haeck, *op. cit.*, s. 889.

wojennym zagranicznym (art. 32 Konwencji paryskiej). Podobne regulacje objęły samoloty policyjne i celne uprawnione do przekraczania granicy. Dowodzi to, że od samego początku międzynarodowego prawa lotniczego wojskowym statkom powietrznym nadano specjalny status ograniczający ich swobodę operowania za granicą w suwerennej przestrzeni powietrznej i poddając ją „specjalnemu zezwoleniu” państwa⁶².

Konwencja traktowała głównie o prywatnych statkach powietrznych i odróżniała je w art. 30 od statków państwowych, do których zaliczano statki wojskowe (o ich charakterze rozstrzygała osoba dowódcy-wyznaczonego wojskowego) oraz statki przeznaczone do służby państwowej, jak poczta, cło czy policja⁶³ w definicji brzmiącej:

Za państwowe uważa się:

(a) statek powietrzny wojskowy

(b) statki powietrzne przeznaczone wyłącznie do służby państwowej, jak poczta, celnictwo, policja.

Każdy inny statek powietrzny będzie uważany za prywatny samolot. Wszystkie państwowe statki powietrzne inne niż wojskowe, celne i policyjne będą traktowane jako prywatny samolot z zastrzeżeniem wszystkich postanowień niniejszej konwencji.

Użyte w oryginalne określenie „*employed*”⁶⁴ wskazuje na początki koncepcji służby, bowiem oznacza statki „zastosowane”, „wykorzystane”, „zaangażowane” w służbę państwową. Innymi słowy, zgodnie z terminologią Konwencji paryskiej, statek powietrzny „*employed*” przez wojsko może być „wykorzystywany” do zadań niemilitarnych⁶⁵. Zaistniała więc w tym kontekście pewna niejasność co do tego, czy ważny jest sposób użycia, czy tylko sam fakt użycia.

Następnie w art. 31 konwencja zdefiniowała statek powietrzny wojskowy jako „każdy statek powietrzny pod dowództwem wyznaczonej w tym celu osoby wojskowej”. Definicja była szeroko krytykowana ze względu na przyjęte kryterium dowództwa z pominięciem

⁶² M. Milde, *International Air Law and ICAO*, Essential Air and Space Law, Eleven International Publishing 2016, s. 66.

⁶³ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 26.

⁶⁴ W oryg. „(a) *Military aircraft* (b) *Aircraft exclusively employed in State service, such as Posts, Customs, Police*”.

⁶⁵ D. P. Blake, I. Henderson, *Military Use of Civil-Registered Aircraft*, „Annals of Air and Space Law”, Volume XXXVI, 2011, s.163, a także M. Żylicz, *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, „Palestra” 5-6/2010, s. 7

samego charakteru statku powietrznego⁶⁶. Argumentowano, że samoloty cywilne mogą być również wykorzystywane do celów wojskowych, co może zmieniać status prawny danego statku powietrznego i jednocześnie dostrzegano potrzebę przyjęcia kryterium przynależności jako bardziej dystynktywnego od kryterium dowództwa⁶⁷.

Chociaż Konwencja paryska nie była prawem powszechnym⁶⁸, z racji tego że jej stroną nie były m. in. USA⁶⁹, Chiny, ZSRR, Niemcy, Węgry, Turcja czy Brazylia, to jednak stanowiła podwaliny zasad publicznego międzynarodowego prawa lotniczego. W następnej dekadzie stała się wzorem dla regionalnych porozumień: Konwencji Iberoamerykańskiej podpisanej 1 listopada 1926 r. w Madrycie (sygnowanej przez Hiszpanię, Portugalię, Meksyk, Paragwaj, Kostarykę i Dominikanę) czy Konwencji Panamerykańskiej, zwanej także hawańską, podpisanej 20 lutego 1928 r. (sygnowanej przez państwa Ameryki Północnej i Środkowej).

Również Konwencja warszawska⁷⁰ uwzględniła podział wprowadzony przez Konwencję paryską. Chociaż nie definiuje rodzajów lotnictwa, to w protokole dodatkowym strony zastrzegły, że konwencji nie stosuje się do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych bezpośrednio przez Państwo⁷¹. Termin „dokonywanych” wskazuje na koncepcję funkcjonalną rozróżniania statków prywatnych (cywilnych) i państwowych.

Nieco odmiennych kategorii używała Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.⁷² stanowiąc w art. 3, że niektóre kategorie statków powietrznych są zwolnione z zajęcia, tj. statki powietrzne przeznaczone „wyłącznie do służby państwowej, wyłącznie z pocztą, a z wyłączeniem obrotu handlowego”⁷³.

Kolejna Konwencja o ujednoczeniu niektórych reguł dotyczących pomocy i ratownictwa statków powietrznych lub statków powietrznych na morzu podpisana w Brukseli

⁶⁶ D. Goedhuis, *Handboek voor het Luchtrecht*, 1943, s.62, za: J. P. Honig, *The Legal Status of Aircraft*, Dordrecht 1956, s. 38.

⁶⁷ G. Zondag, „Neutraliteit in de lucht”, 1940, s. 10, za: J. P. Honig, *The Legal Status of Aircraft*, Dordrecht 1956, s. 38.

⁶⁸ Stronami konwencji paryskiej były 33 państwa.

⁶⁹ Stany Zjednoczone podpisały umowę z zastrzeżeniem, jednak jej nie ratyfikowały.

⁷⁰ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. - Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 113), dalej jako: Konwencja warszawska.

⁷¹ Protokół Ad art. 2 Konwencji warszawskiej.

⁷² Dz.U.1937.74.540.

⁷³ W oryg. „aircraft assigned exclusively to a government service, including postal services, but not commercial aircraft” za: H. G. Haywood, *Digest of International Law*, volume IV, Waszyngton 1942, s. 382.

w 1938 roku pozostawia jeszcze większe pole do interpretacji stosując się „do rządowych statków morskich i statków powietrznych, z wyjątkiem wojskowych, celnych i policyjnych statków lub statków powietrznych”⁷⁴.

W czasie gdy kształtowały się konwencje właściwe dla lotnictwa cywilnego, prawo wojenne próbowało uregulować lotnictwo wojskowe w kształcie zastanym po I Wojnie Światowej. Zaproponowane Haskie reguły wojny powietrznej z 1923 r. były próbą uprzedmiotowienia wojskowego statku powietrznego w prawie międzynarodowym. Będąc jedynie projektem, zasady te nie zostały przyjęte przez żadne państwo, niemniej część z nich weszła do praktyki sił powietrznych⁷⁵. Przepisy ustanowiły samoloty wojskowe i niewojskowe, używane wyłącznie w służbie państwowej, samolotami publicznymi. Dodatkowo określili, że wojskowy statek powietrzny musi nosić zewnętrzne oznaczenie wskazujące na narodowość i charakter wojskowy, znajdować się pod dowództwem osoby należycie mianowanej lub powołanej do służby wojskowej i być obsadzony personelem wojskowym⁷⁶ (art. 2 Haskich reguł wojny powietrznej).

W warunkach powojennych, w zmienionym otoczeniu gospodarczym i społecznym, podjęto wysiłek uregulowania w skali światowej płaszczyzny międzynarodowej żeglugi powietrznej. O ile na gruncie prawa paryskiego kryterium decydującym o zaliczeniu statku powietrznego do kategorii statków powietrznych państwowych było jego „przeznaczenie”, to twórcy Konwencji chicagowskiej wprowadzili odmienne kryterium „użycia”. Artykuł 3 Konwencji chicagowskiej (zatytułowany: *Cywilne i państwowe statki powietrzne*) stanowi:

„a) Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych.

b) Statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe.”

⁷⁴ W oryg. „apply to government vessels and aircraft, with the exception of military, customs and police vessels or aircraft”, ibidem.

⁷⁵ M. H. Heinz, *The 1923 Hague Rules of Air Warfare. A Contribution to the Development of International Law Protecting Civilians From Air Attack*, „International Review of the Red Cross”, No. 3, 1991, s. 143-144.

⁷⁶ W oryg. „The following shall be deemed to be public aircraft: Military aircraft; Non-military aircraft exclusively employed in the public service. All other aircraft shall be deemed to be private aircraft. Public, non-military aircraft employed for customs or police purposes were to carry papers evidencing this use and bear external marks indicating both its nationality and non-military character.”. Za: M. Bourbonniere, L. Haeck, op. cit. s. 906.

W literaturze, autorzy dokonujący wykładni językowej, zwracają uwagę, że w zasadzie Konwencja chicagowska nie zawiera definicji, a raczej „koncepcję” statku państwowego, bowiem użyte w art. 3 lit. b konwencji słowa „uważa się”⁷⁷ nie stanowią definicji legalnej, a raczej domniemanie. Stąd powstaje szereg problemów interpretacyjnych, bowiem „otwarte i obejmujące”⁷⁸ domniemanie determinuje uwzględnienie celu, dla którego samolot jest wykorzystywany⁷⁹, czyli okoliczności zmiennej, a nie jego zarejestrowanej funkcji.

Brak definicji cywilnego, państwowego (w tym wojskowego) statku powietrznego, a pozostanie jedynie przy „koncepcji”, był celowym zabiegiem projektodawców Konwencji chicagowskiej wynikającym z doświadczeń wojennych lotnictwa cywilnego. Historia bowiem udowodniła, że w praktyce definicje takie jak wspomniana wcześniej definicja legalna statku powietrznego wojskowego zaproponowana w 1910 r., pozbawione są znaczenia w praktyce zważywszy na łatwość, z jaką dochodziło do przekształcenia i umożliwienia użycia statków cywilnych w celach wojskowych⁸⁰. Z biegiem czasu rozwiązanie było wskazywane jako niewystarczające zarówno w piśmiennictwie, jak i przez państwa-strony, szczególnie w latach 80. i 90. XX wieku, o czym zostanie więcej powiedziane w następnych akapitach.

Dla przedmiotowej pracy istotne będzie wyliczenie 3 rodzajów statków, które należy uznawać za państwowe w art. 3 lit. b. Warto mieć na uwadze, że art. 3 Konwencji chicagowskiej pominął występującą w Konwencji paryskiej służbę pocztową nie wymieniając jej wprost jako służby publicznej. Sformułowanie pojęcia państwowych statków jest o tyle istotne, że sama Konwencja chicagowska, chociaż wyłącza się ze stosowania do statków innych niż cywilne, to kształtuje w niewielkim stopniu sytuację prawną tych pierwszych. Chociażby art. 3 lit. c konwencji określa prawa przewozowe dla państwowych statków powietrznych, a art. 3 lit. d obliguje umawiające się państwa do należytego uwzględniania bezpieczeństwa żeglugi cywilnej przy wydawaniu przepisów dla państwowych statków powietrznych⁸¹. Znany jest też nieodosobniony pogląd głoszący, że z uwagi na brak definicji samolotu „cywilnego” i „wojskowego” w Konwencji chicagowskiej oraz nieuregulowanie statusu samolotów

⁷⁷ W oryg. „deemed”.

⁷⁸ R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation, A Commentary*, Springer (2014), s. 79

⁷⁹ *Ibidem*, s. 81

⁸⁰ Jednym z argumentów pomysłodawców było też uniemożliwienie Niemcom omijania ograniczeń nałożonych na to państwo po II Wojnie Światowej, a dotyczących posiadanych przez to państwo sił powietrznych, w oparciu o ewentualne wyraźne definicje podziału na statki cywilne i państwowe. Por. M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit., s. 66-67.

⁸¹ C. M. Petras, *The International Legal Principles behind the U.S. Mobility Air Forces' Mission*, „The Law of Air Mobility” 66 A.F. L. Rev. 1 (2010), s. 8.

wojskowych, przepisy konwencji paryskiej pozostają ważne i aktualne jako norma międzynarodowego prawa zwyczajowego⁸².

W kolejnych konwencjach lotniczych również posługiwano się kategoriami statków cywilnych i państwowych. Konwencja genewska o międzynarodowym uznawaniu praw do statków powietrznych⁸³, Konwencja tokijska o przestępstwach i niektórych innych czynach popełnionych na pokładzie statków powietrznych⁸⁴, Konwencja haska o zwalczaniu bezprawnego zajmowania statków powietrznych⁸⁵ oraz Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego⁸⁶ - wszystkie te regulacje zawierają przepis „niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do statków powietrznych używanych w służbach wojskowych, celnych lub policyjnych”⁸⁷. Wydaje się, że ten sposób określenia zakresu obowiązywania danej regulacji jest bardziej przystępny niż to, co przewidują przepisy artykułu 3 lit. a i b Konwencji chicagowskiej, ale zakres stosowania wspomnianych aktów pozostaje taki sam.

Konwencja rzymska o szkodach wyrządzonych stronom trzecim na powierzchni przez obce statki powietrzne⁸⁸ stanowi w art. 26, że „niniejsza konwencja nie ma zastosowania do szkód wyrządzonych przez wojskowe, celne lub policyjne statki powietrzne”⁸⁹. Należy zauważyć, że „wojskowy, celny lub policyjny statek powietrzny” niekoniecznie może być utożsamiany ze „statkiem powietrznym używanym w służbach wojskowych, celnych i policyjnych”, chociaż ponownie wyrażenie „wojskowy, celny lub policyjny statek powietrzny” nie zostało jednoznacznie zdefiniowane. Podobnie inne „państwowe” statki powietrzne wchodzą w zakres Konwencji. Jednakże Protokół z 1978 r.⁹⁰ zmieniający tę Konwencję modyfikuje artykuł 26, zastępując go kategoriami używanymi przez Konwencję

⁸² M. Bourbonniere, L. Haec, op. cit. s. 892.

⁸³ Konwencja o międzynarodowym uznawaniu praw do statku powietrznego podpisana w Genewie w dniu 19 czerwca 1948 r., Polska nie jest stroną konwencji.

⁸⁴ Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 roku, (Dz.U. 1971 nr 15 poz. 147).

⁸⁵ Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., (Dz.U. 1972 nr 25 poz. 181).

⁸⁶ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz.U. 1976 nr 8 poz. 37).

⁸⁷ W oryg. „this Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services”.

⁸⁸ Konwencja o szkodach wyrządzonych stronom trzecim na powierzchni Ziemi przez obce statki powietrzne podpisana w Rzymie dnia 7 października 1952 roku, Polska nie jest stroną konwencji.

⁸⁹ W oryg. „this Convention shall not apply to damage caused by military, customs or police aircraft”.

⁹⁰ Protokół zmieniający Konwencję o szkodach wyrządzonych stronom trzecim na powierzchni Ziemi przez obce statki powietrzne podpisaną w Rzymie dnia 7 października 1952 roku, podpisany w Montrealu dnia 23 września 1978 roku

chicagowską: „niniejsza konwencja nie ma zastosowania do szkód wyrządzonych przez statki powietrzne używane w służbach wojskowych, celnych i policyjnych”⁹¹.

Wydaje się, że jest to prostszy sposób wskazania zakresu obowiązywania tych konwencji niż postanowienia art. 3 lit. a i b Konwencji chicagowskiej, choć skutek prawny wydaje się ten sam. Ponadto wyraźna implikacja jest taka, że wszystkie statki powietrzne nieużywane w ten sposób podlegałyby postanowieniom odpowiednich konwencji.

Na gruncie wymienionych powyżej aktów prawnych ukształtowały się główne nurty interpretacyjne, tj. podział według służby i podział według celu, jak też i rejestracji przypadku definiowania statków wojskowych przez Konwencję paryską. Jednak przez całe dziesięciolecia od przyjęcia Konwencji chicagowskiej w praktyce państw i organizacji lotniczych rodziły się złożone stany faktyczne, niepozwalające na dokonanie jednoznacznej kwalifikacji prawnej wolnej od wątpliwości interpretacyjnych. Szereg problemów interpretacyjnych był zgłaszany przez praktyków - pilotów. Dla przykładu można przytoczyć Międzynarodową Federację Stowarzyszeń Pilotów Linii Lotniczych (IFALPA)⁹², która na 26. sesji Zgromadzenia ICAO w 1986 roku wniosowała o nadanie priorytetowej wagi dopracowaniu definicji cywilnego i państwowego statku powietrznego zawartej w art. 3 konwencji chicagowskiej. Dostrzeżono „brak jednolitego stosowania przepisów do operacji typu międzynarodowy cywilny transport lotniczy z udziałem wojska, policji lub służb celnych”. Komisja Prawna przyjęła to stanowisko z zamiarem rozpatrzenia go w przyszłości, wstrzymując jednak prace do czasu wejścia w życie art. 3 bis Konwencji chicagowskiej⁹³.

W październiku 1987 roku Komisja Żeglugi Powietrznej na potrzeby poprawki Złącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej oraz Podręcznika Technicznego Zdatności do Lotu (propozycja ta dotyczyła wprowadzenia niebieskich świateł dla statków medycznych), zwróciła

⁹¹ W oryg. "this Convention shall not apply to damage caused by aircraft used in military, customs and police services".

⁹² Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Pilotów Linii Lotniczych (IFALPA) to branżowa organizacja międzynarodowa zrzeszająca stowarzyszenia pilotów linii lotniczych od 1948 r. ICAO docenia krytyczny głos tej organizacji, bowiem praktycy są w stanie najtrafniej zidentyfikować niedoskonałe rozwiązania prawne, jak miało to miejsce np. w obszarze badania zdarzeń lotniczych. Piloci dostrzegli potrzebę włączenia do składu organów badających zdarzenia, przedstawicieli swoich zawodów. Podobnie dzięki głosowi IFALPA piloci biorą czynny udział przy wdrażaniu zaleceń z raportów. Zob. S. Zajac, *Międzynarodowe organizacje lotnicze*, Warszawa 2015, s. 96-102.

⁹³ Artykuł 3 bis Konwencji chicagowskiej, został wprowadzony do konwencji w 1977 roku i wszedł w życie 16 czerwca 1988 roku. Reguła ta jest obecnie stosowana przez państwa sygnatariuszy konwencji chicagowskiej w celu regulowania postępowania pilotów w przypadku utraty łączności z kontrolą lotów w trakcie lotu zgodnego z zasadami lotów instrumentowych (IFR). Reguła 3 bis stanowi ważny element bezpieczeństwa lotów, zapewniając pilotom i kontrolerom lotów określone wytyczne dotyczące zachowania w trudnych sytuacjach związanych z utratą łączności radiowej.

się do swojego sekretarza o wyjaśnienie znaczenia terminu „samolot medyczny”. W opiniach prawnych wskazano, że cywilny lub państwowy statek powietrzny może stać się medycznym statkiem powietrznym w zależności od okoliczności. W świetle tych informacji, IFALPA zaleciła, aby Komisja Żeglugi Powietrznej powierzyła Sekretariatowi zadanie opracowania rozwiązań mających na celu skuteczne rozwiązanie długotrwałych problemów związanych z wyznaczaniem statusu prawnego statku powietrznego. W następstwie tych działań Komisja Żeglugi Powietrznej zwróciła się z prośbą o uzyskanie porady od Biura Prawnego w przedmiocie określenia statusu statku powietrznego. Biuro Prawne wyjaśniło, że ta podstawowa kwestia prawna może wymagać rozważenia aspektów technicznych. Zgodnie z jego sugestią odroczone sprawę do czasu kolejnej sesji Rady.

IFALPA ponowiła swoje starania przy okazji 29. sesji Zgromadzenia ICAO w 1992 roku podnosząc, że brak jednolitej interpretacji obowiązującej w społeczności międzynarodowej prowadzi do licznych problemów i nieporozumień. Podała przykład trudności interpretacyjnych dotyczących lotów humanitarnych pod banderą Narodów Zjednoczonych czy Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. Starania IFALPY zostały wówczas poparte przez administrację francuską⁹⁴. Delegacja Grecji zwróciła uwagę na rozstrzygającą rolę wykładni prawnej przyjętej przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w 1956 r., zgodnie z którą status zdeterminowany jest przez „funkcję” oraz charakter załogi i celu wykonywanej operacji. Głos zabrali też przedstawiciele Japonii, którzy wykazali niejednoznaczność tych pojęć na przykładzie użycia cywilnych statków do operacji militarnych w trakcie I wojny w Zatoce Perskiej w latach 1990-1991. Ich zdaniem o statusie powinna rozstrzygać przynależność oraz cel wykonywanej operacji lotniczej. Federacja Rosyjska popierając IFALPE zauważyła, że od momentu przyjęcia art. 3 Konwencji chicagowskiej lotnictwo przeszło szereg przemian. Republika Korei zgodziła się z przedmówcami nadmieniając problem użycia statków cywilnych do celów militarnych. W następstwie tych głosów Rada zwróciła się do Sekretarza Generalnego o podjęcie analizy prawnej zagadnienia⁹⁵.

Sekretarz Generalny w ramach prac w 1994 roku skonstatował, że „obecnie w dziedzinie prawa lotniczego nie ma jasnych, ogólnie przyjętych zasad międzynarodowych, zarówno konwencjonalnych, jak i zwyczajowych, dotyczących tego, co stanowi statek

⁹⁴ *Sprawozdanie i protokół z pracy Komitetu Prawnego w ramach 29. sesji Zgromadzenia ICAO w dniach 22 września-8 października 1992 r.*, Doc 9599 A29-LE, Montreal 1993, s. 18-19, dostępne na: <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29> (dostęp 10.12.2021).

⁹⁵ *Ibidem*, s. 19.

powietrzny państwowy, a co cywilny”⁹⁶. Dostrzeżono też różnice terminologiczne w ustawodawstwie krajowym państw ze względu na używanie określeń „publiczny statek powietrzny”, „państwowy statek powietrzny”, „cywilny statek powietrzny” lub „prywatny statek powietrzny”⁹⁷. Według Sekretarza decydującym kryterium jest użytkowanie danego statku powietrznego, a nie inne takie czynniki jak rejestracja i oznakowanie statku powietrznego, używany sygnał wywoławczy, własność (publiczna lub prywatna), rodzaj operatora (prywatny czy państwowy), z wyjątkiem sytuacji, gdy kryteria te dotyczą wskazania sposobu użytkowania.

Zgodzono się, że sam art. 3 Konwencji chicagowskiej nie wprowadza *per se* definicji statku cywilnego czy państwowego ze względu na użycie określenia „*deemed*”. Stąd uważa się, że przepis nie rozstrzyga jednoznacznie czy można za państwowe statki powietrzne używane w innych służbach państwowych, niż te wymienione w art. 3 lit. b Konwencji chicagowskiej. Usługi, które są często podejmowane w celu „wypełnienia suwerennej funkcji, obejmują transport głów państw i rządów, transport personelu dyplomatycznego i innych przedstawicieli rządowych, pomoc humanitarną, usługi pocztowe, usługi meteorologiczne, usługi rolnicze i gaszenie pożarów”⁹⁸. Stąd dociekano czy wykaz podany w art. 3 lit. b jest wyczerpujący, czy też ma charakter wyłącznie informacyjny, tak aby dla celów konwencji chicagowskiej istniały państwowe statki powietrzne inne niż określone. Dokument rozstrzygał, że loty realizowane przez Czerwony Krzyż podlegają reżimowi konwencji genewskich z 1949 roku, które nie czyniły odwołania do Konwencji chicagowskiej. Podobnie w przypadku „lotów medycznych” czy samolotów używanych przez organizacje międzynarodowe, status będzie zależał od konkretnych okoliczności⁹⁹.

W analizie podkreślono, że omawiana wykładnia jest dokonywana jedynie na potrzeby Konwencji chicagowskiej i zakwalifikowanie statku jako cywilnego bądź państwowego w rozumieniu norm chicagowskich pozostaje bez wpływu na przywileje czy immunitety uregulowane na mocy innych źródeł prawa międzynarodowego. Jednoznacznie wyjaśniono,

⁹⁶ *Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego*, dokument roboczy Komitetu Prawnego nr LC/29-WP/2-1, Montreal 1994, s. 5, dostępna na: <https://www.icao.int/Meetings/LC37/References/LC.29.WP.2-1.EN-CivilState%20Aircraft.pdf#search=C%2DWP%2F9835>, (dostęp 12.12.2021).

⁹⁷ Ibidem. Jest to zjawisko o tyle ciekawe, że Konwencja chicagowska zmobilizowała sygnatariuszy do ustanowienia krajowego prawa lotniczego, bowiem w ciągu 10 lat od wejścia w życie konwencji uchwalono prawo wewnętrzne w 25 państwach. Jednak w wielu przypadkach krajowe prawo lotnicze posługiwało się odmienną od narzuconej przez ICAO terminologią. Zob. E. Pepin, *Development of the National Legislation on Aviation Since the Chicago Convention*, „Journal of Air Law and Commerce”, Volume 24, Issue 1, 1957, s. 8-9.

⁹⁸ *Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego*, op. cit., s. 6.

⁹⁹ Ibidem, s. 10.

że użycie samolotu w służbie wymienionej w art. 3 lit. b ma być interpretowane kazuistycznie przy uwzględnieniu przykładowych czynników takich jak¹⁰⁰:

- charakter przewożonego ładunku,
- własność statku powietrznego,
- stopień kontroli i nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego przez określone służby,
- charakter pasażerów lub personelu,
- rejestracja statku powietrznego i oznaczenie przynależności państwowej,
- rodzaj planu lotu i uzyskane zezwolenia,
- charakter załogi i operatora,
- rodzaj świadectwa zdatności do lotu czy licencji,
- obszar działania - czy samolot operuje na terenie objętym działaniami zbrojnymi.

W 2007 r. ICAO uregulowała kwestię oznaczeń cywilnych i państwowych statków powietrznych oraz lotów cywilno-państwowych statusami: HEAD (lot z głową państwa na pokładzie) i STATE (status dla lotu w służbie wojskowej, celnej lub policyjnej), jednak nadal bez przyjmowania definicji czy rozróżnienia między poszczególnymi kategoriami¹⁰¹.

Później na arenie międzynarodowej dostrzeżono potrzebę doprecyzowania pojęć statku państwowego i cywilnego, tym samym zakresu stosowania Konwencji chicagowskiej, podczas sesji Komitetu Prawnego ICAO¹⁰² w 2015 roku z inicjatywy Polski, Bułgarii, Cypru, Czech, Grecji, Litwy, Rumunii, Słowacji, Słowenii i Węgier¹⁰³. Państwa te podkreślając, że „brak jasnych i powszechnie akceptowanych zasad międzynarodowych wpływa na porządek

¹⁰⁰ Ibidem, s. 14.

¹⁰¹ Uzupełnienie znalazło się w 15. wydaniu Doc. 4444, ATM/501, Procedures for Air Navigation Services. Air Traffic Management, przedmiotowe wydanie dostępne na: <https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Doc%204444%20-%20Air%20Traffic%20Management/ATM%20%2015%20ed.pdf> (dostęp 08.12.2021).

¹⁰² Chociaż z samej Konwencji chicagowskiej nie wynika by działalność prawotwórcza była jednym z priorytetów działalności ICAO, to już pierwsze Zgromadzenie ICAO w 1947 roku powołało Komitet Prawny jako stały organ ICAO. Komitet opracowuje projekty konwencji międzynarodowych, pełni rolę opiniotwórczą i interpretacyjną, współpracuje z innymi instytucjami na rzecz unifikacji prawa lotniczego. Zob. I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019, s. 88-93.

¹⁰³ <https://www.icao.int/annual-report-2016/Pages/supporting-implementation-strategies-legal-services-and-external-relations-status-of-aircraft.aspx> (dostęp 10.12.2021).

i bezpieczeństwo międzynarodowych operacji lotniczych”¹⁰⁴ wskazały wówczas problemy prawne występujące przy kwalifikacji statków powietrznych wykorzystywanych do nietypowych celów, a w szczególności:

- a) „gdy statek powietrzny nie jest używany w służbach wojskowych, celnych lub policyjnych, ale jest używany w innych służbach rządowych;
- b) gdy cywilny statek powietrzny z załogą cywilną jest używany do celów wojskowych;
- c) gdy statek powietrzny jest wycarterowany, w całości lub w części, do przewozu personelu wojskowego, celnego lub policyjnego i/lub ładunku, jest częściowo używany do przewozu osób lub ładunku za wynagrodzeniem;
- d) gdy statek powietrzny, który w przeciwnym razie mógłby być uznany za statek powietrzny państwowy (ewentualnie z załogą wojskową), jest używany do przewozu pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem.”¹⁰⁵.

Postulowano wówczas rozważenie na forum ICAO zmiany Konwencji chicagowskiej, przyjęcia oficjalnej interpretacji, ewentualnie zmiany załączników do konwencji i dokumentów dotyczących służb ruchu lotniczego. Zauważono, że doprecyzowanie definicji miałyby znaczenie również dla innych niż chicagowski systemów prawa lotniczego, np. w systemie lotniczego prawa karnego, gdzie przyjęta jest tożsama koncepcja dyferencjacji statków powietrznych. Z dokumentu wynika, że na postulat Polski i innych państw wpływ miało zdarzenie z 10 kwietnia 2010 r., bowiem wskazano, że problem dotyka również m. in. zagadnienia badania zdarzeń lotniczych¹⁰⁶. Postulaty nie zostały poparte przez USA, które podkreśliło wymiar praktyczny opracowania przygotowanego w latach 1993-1994 r. przez Biuro Prawne i Spraw Zagranicznych ICAO¹⁰⁷.

W wyniku wystąpienia wystosowano do państw sygnatariuszy kwestionariusz w celu zidentyfikowania problemów w zakresie definiowania statków powietrznych¹⁰⁸. Na podstawie udzielonych odpowiedzi Komitet Prawny zaniechał kontynuacji prac nad tą problematyką

¹⁰⁴ Dokument roboczy LC/36 WP/2-6 – *State/Civil Aircraft Definition and Its Impact on Aviation*, s. 1, dostępny na: <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-6.en.pdf> (dostęp 11.12.2021).

¹⁰⁵ Ibidem, s. 1-2.

¹⁰⁶ Ibidem, s. 3.

¹⁰⁷ Dokument roboczy LC/36-WP/2-8 - *Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State*, dostępny na: <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-8.en.pdf> (dostęp 11.12.2021).

¹⁰⁸ <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/supporting-implementation-strategies-legal-and-external-relations-services-status-of-aircraft.aspx> (dostęp 10.12.2021).

zauważając, że zachowują aktualność zalecenia Studium Sekretariatu z 1993 r. Pojawiła się też sugestia Komitetu Prawnego, by państwa w ramach ICAO bądź grup regionalnych rozwiązywały samodzielnie problemy operacyjne związane ze statusem statku powietrznego¹⁰⁹.

Podczas gdy ICAO widziała w art. 3 lit. b walor elastyczności interpretacji i pozostawiła tę regulację celowo niejasną¹¹⁰, R. de Oliveira nazwał niedoprecyzowanie przepisów „niebezpiecznym przeoczeniem całej społeczności międzynarodowej”¹¹¹, zwłaszcza biorąc pod uwagę okoliczność, że w celu uzyskania przestrzeni powietrznej tak bezpiecznej, jak to tylko możliwe, zarówno cywilne, jak i państwowe statki powietrzne muszą przestrzegać jednolitych praktyk i reżimów prawnych, określających zasady stosowane do cywilnych i państwowych statków powietrznych, koordynację między nimi. Przecież mimo iż art. 3 Konwencji chicagowskiej stanowi, że ma ona zastosowanie wyłącznie do cywilnych statków, to zgodnie z art. 3 lit. d Konwencja chicagowska nakłada jednak na sygnatariuszy obowiązek uwzględniania bezpieczeństwa żeglugi cywilnych statków przy uchwalaniu regulacji dla statków państwowych. Dlatego ICAO, chociaż nie dąży do precyzowania swoich przepisów, to ma na uwadze ułatwianie państwom wykładni w tym przedmiocie. W podręczniku z 2021 r. zawierającym wskazania do zarządzania ruchem¹¹² wymieniono przykłady statków traktowanych przez normy chicagowskie jako państwowe. Podkreślono ich różnorodność - od wojskowych myśliwców obrony powietrznej, po szerokokadłubowe samoloty towarowe i pasażerskie, a także niewielkie samoloty załogowe lub bezzałogowe. Za statki powietrzne w służbie państwowej uznano przykładowo¹¹³ (ICAO podkreśla, że nie jest to katalog zamknięty) statki używane do:

1. gaszenia pożarów z powietrza,
2. ewakuacji lotniczo-medycznej rozumianej jako specjalistyczna forma transportu powietrznego służąca do transportu chorych lub rannych pracowników w ramach opieki medycznej,
3. lotniczych operacji wojskowych,
4. transportu sił zbrojnych,

¹⁰⁹ <https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/supporting-strategies-legal-and-external-relations-determination-of-the-status-of-an-aircraft-civil-state.aspx> (dostęp 10.12.2021).

¹¹⁰ Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego, dokument roboczy Komitetu Prawnego nr LC/29-WP/2-1, Montreal 1994, op. cit., s. 15.

¹¹¹ R. de Oliveira, *The Distinction between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law with Regard to Civil and State Aircraft in Relation to Aviation Practicalities*, „Air and Space Law”, Vol. 41, Issue 4-5, 2016, s. 330.

¹¹² ICAO Doc 100088, Manual on Civil/Military in Air Traffic Management, 2021, pkt 2-1.

¹¹³ Ibidem pkt 2-2.

5. tankowania w powietrzu,
6. wykonywania pomiarów, opisów cech fizycznych i warunków terenowych, wód przyległych obszarów przybrzeżnych, w tym oceanów, rzek i jezior,
7. udzielenia pomocy humanitarnej, włączywszy zapewnienie personelu, sprzętu i zaopatrzenia w odpowiedzi na klęski żywiołowe oraz transportu osób z tego terenu,
8. wywiadu, obserwacji i rozpoznania operacyjnego,
9. gromadzenia danych meteorologicznych,
10. poszukiwania i ratownictwa,
11. operacji kosmicznych,
12. specjalnych operacji lotniczych prowadzonych w niekonwencjonalnych warunkach,
13. transportu VIP.

Wytyczne te przejawiają tendencję do rozszerzania zakresu pojęciowego statku powietrznego używanego w służbie państwowej. Dla przedmiotowej dysertacji szczególne znaczenie ma potwierdzenie, iż lot z VIPem na pokładzie jest traktowany jako państwowy przez ICAO, a nawet dostrzeżono jego wyjątkowy charakter, który może wiązać się z potrzebą dodatkowej obsługi, separacji w przestrzeni powietrznej i nadania priorytetu w ruchu powietrznym. Nie sprecyzowano natomiast, co się rozumie przez pojęcie VIP, stąd zasadnym będzie odesłanie do prawa krajowego. W przypadku Polski będą to osoby wymienione w ustawie o lotach najważniejszych osób w państwie¹¹⁴.

2.4 Przegląd koncepcji teoretycznych statusu prawnego statku powietrznego

W międzynarodowym prawie lotniczym „nie ma jasnych zasad międzynarodowych, ogólnie akceptowanych, zarówno konwencjonalnych, jak i zwyczajowych dotyczących tego, co stanowi cywilny statek powietrzny”¹¹⁵, co zostało wykazane w poprzednim podpunkcie. Podobnie „status wojskowych statków powietrznych nie jest jasno określony przez przepisy pozytywne prawa międzynarodowego i przede wszystkim nie jest przejrzysty czy jednoznaczny”¹¹⁶. Ani konwencje międzynarodowe, ani obszerne analizy ICAO, ani doktryna

¹¹⁴ Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz.U. 2019 poz. 1967 z późn. zm.)w art. 1 wymienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Rady Ministrów.

¹¹⁵ R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation, A Commentary*, 2014, s. 80.

¹¹⁶ M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit., s. 63.

nie definiują jednego, spójnego kryterium dystynktywnego. Nawet prawo zwyczajowe nie daje odpowiedzi, bo jak zauważa M. Milde „praktyka państw, które mogłyby stanowić podstawę do rozwoju prawa zwyczajowego również nie jest przejrzysta ani jednolita, często też utrzymywana w tajemnicy”¹¹⁷.

Stąd w doktrynie ukształtowały się przeciwstawne poglądy, gdzie jedni autorzy definitywnie, nie zważając na funkcję pełnioną w danym momencie, nazwą statek sił zbrojnych wojskowym¹¹⁸, inni zaś będą rozpatrywać jego stan prawny z uwzględnieniem funkcji jaką pełni w ramach konkretnej operacji lotniczej. Warto zatem w tym miejscu postawić kilka pytań. Czy o statusie statku powietrznego rozstrzyga zadanie jakie konkretnie wykonuje, czy jego status może ulec zmianie w zależności od realizowanej operacji lotniczej i jej celu? Może jednak atrybutem determinującym jest przynależność i rejestracja samolotu, a tym samym status statku powietrznego pozostaje niezmienny niezależnie od charakteru wykonywanej operacji lotniczej?

W szczególności należy rozważyć, jakie przesłanki powinny decydować o kwalifikacji prawnej „statku powietrznego państwowego”. W tym celu w doktrynie przyjmuje się dwa kryteria: kryterium celu wykonywanego przez dany statek powietrzny lotu (kryterium funkcjonalne), czyli zasada przeznaczenia oraz kryterium przynależności (prawa dysponowania danym statkiem powietrznym) znajdującej wyraz w odpowiednim oznaczeniu danego statku (tzw. kryterium przedmiotowe lub zasada własności). Te dwie dominujące w prawie i praktyce międzynarodowej zasady pozwalające określić różnice pomiędzy statkami prywatnymi i państwowymi zostały zaczerpnięte z klasyfikacji statków i okrętów morskich¹¹⁹.

W praktyce określenie statusu będzie miało fundamentalne znaczenie przy zarządzaniu przestrzenią powietrzną, bowiem samoloty cywilne poruszają się po ustalonych wcześniej trasach lotu. Wykonywanie lotów zdeterminowane jest zatem szeregiem przepisów Konwencji chicagowskiej i załączników, podczas gdy statki wojskowe są zadaniowane w większości zgodnie z wymogami sytuacji, a ich lot niekoniecznie zostaje zaplanowany na określoną trasę, przez z góry określone tory.

Przystępując do omówienia koncepcji trzeba poczynić uwagę o charakterze ogólnym dodając, że przy dokonywaniu wykładni prawa międzynarodowego należy mieć na względzie art. 31 Konwencji wiedeńskiej, który ustanawia zasadę dokonywania interpretacji umów międzynarodowych w dobrej wierze, czyli „zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy

¹¹⁷ *Ibidem*.

¹¹⁸ J. Hornik, *Article 3 of the Chicago Convention*, „Air and Space Law” Vol. 27, Issue 3, 2002, s. 179.

¹¹⁹ T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem.*, op. cit., s. 94.

przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu”¹²⁰.

Zasada przeznaczenia jako czynnik dystynktywny

Zasada przeznaczenia rozstrzyga, że o statusie statku powietrznego decyduje jego funkcja, cel wykonywanego lotu, pozostawiając kwestię rejestracji i przynależności. Najogólniej zgodnie z tą zasadą lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje działalności lotniczej poza lotnictwem rządowym (państwowym) i wojskowym. Podzielić je można na trzy główne kategorie¹²¹ poczynając od zarobkowego komercyjnego transportu lotniczego świadczonego przez planowe lub nieregularne loty wykonywane przez przewoźników lotniczych. Następnie wyróżnia się prywatne loty służbowe lub loty wykonywane rekreacyjnie. Trzecią grupę stanowią usługi specjalistyczne zwane potocznie pracami lotniczymi, takie jak prace wykonywane z powietrza na rzecz rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, obserwacji i patrolowania, poszukiwania i ratownictwa czy reklamy lotniczej.

Statki państwowe będą realizowały zadania na rzecz interesu publicznego, bezpieczeństwa państwa. Definiując lotnictwo wojskowe w perspektywie jego przeznaczenia, jego istotą oczywiście zaspokojenie potrzeb sił zbrojnych danego kraju. Zgodnie z interpretacją w kluczu funkcjonalnym „lotnictwo wojskowe (...) można zidentyfikować jako wykorzystanie samolotów i innych maszyn latających w celu prowadzenia działań wojennych, które mogą obejmować przewóz personelu wojskowego i ładunku wykorzystywanego w działaniach wojskowych”¹²².

Wykładnia historyczno-językowa art. 3 Konwencji chicagowskiej prowadzi do wniosku, że teoretycznie statek powietrzny należący do sił zbrojnych może zostać uznany za statek powietrzny cywilny, jeżeli w danym momencie nie został „użyty w służbie wojskowej”, bowiem przyjmuje się, że jedynym decydującym czynnikiem jest wykorzystanie (*use*) samolotu¹²³. Stąd tak istotne w kontekście przedmiotowej dysertacji jest zdefiniowanie określeń „służba” i „użyte w służbie”, „cel”, „przeznaczenie”, co pozwoli na udzielenie

¹²⁰ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r., (Dz.U. z 1990 nr 74 poz. 439), dalej jako Konwencja wiedeńska.

¹²¹ ICAO, *Manual on the regulation of international air transport*, Doc. 9626, 1006, wyd. 3, Montreal 2018.

¹²² R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, Springer (2014), s. 81

¹²³ J. P. Honig, *The Legal Status...*, *op. cit.*, s. 40.

odpowiedzi na postawione wcześniej pytania z jednoczesnym skupieniem się na statkach państwowych i wojskowych.

Autorka rozumie „służbę” (ang. *service*) jako trwałą realizację zadań oraz celów, do których dana służba została powołana, a co za tym idzie popiera tezę I. Brownlie, że będą to zadania, w tym przypadku loty, realizowane nie tylko jako przejaw *acta de iure imperii*, lecz również *acta de iure gestionis*¹²⁴. W przekonaniu I. Diederiks-Verschoor i M. Butlera o zakwalifikowaniu statku jako państwowego przesądą już sam „zamiar używania go w służbie publicznej”¹²⁵.

Natomiast sformułowanie „użycie w służbie” (ang. „*used in services*”) implikuje, że statek ten powinien w danym momencie wykonywać zadania, funkcje państwowe czy funkcje wojskowe, aby uzasadnione było wyłączenie zastosowania Konwencji chicagowskiej. I to właśnie określenie „użycia w służbie” powoduje dwuznaczność, która może prowadzić do konkluzji, że każdorazowo statek powietrzy będzie zmieniał status wraz ze swoim zadaniem do wykonania w konkretnej operacji lotniczej. Należy uwzględnić również stanowisko M. Bourbonniere i L. Haecka, zgodnie z którym „użycie w służbie” oznacza użycie tego statku do określonego celu, stąd podobny zakres znaczeniowy ma „cel” czy „przeznaczenie” statku powietrznego odnosząc się do wykonywania konkretnego lotu¹²⁶.

Dobrym zobrazowaniem trudności interpretacyjnych, jakich dostarcza przyjęcie zasady przeznaczenia, jest przykład, przytoczony przez M. Milde, nieudokumentowanego lotu wojskowego odrzutowca z lekiem dla pacjenta w stanie zagrożenia życia (tzw. *mercy flight*) uznawany przez tego autora za lot cywilny¹²⁷. W razie awaryjnego lądowania czy wypadku lotniczego, władze państwa miejsca zdarzenia mogą wejść na pokład i dokonać zajęcia wartościowych urządzeń pokładowych. Taki scenariusz obnaża niedoskonałości koncepcji, według której każdorazowe wykorzystanie przesądza o statusie prawnym statku powietrznego, co w konsekwencji może rodzić poważne niebezpieczeństwo dla interesów państwa rejestracji.

Remedium może być przyjęcie bardziej obszernego od pojęcia „użycie”, określenia „misja”. Status statku powietrznego nie może się zmieniać z każdym lotem, czy nawet w trakcie lotu, biorąc pod uwagę na przykład sytuację gdy samolot przewozi pomoc humanitarną operując jako statek cywilny, a w drodze powrotnej przewożąc żołnierzy jako statek wojskowy.

¹²⁴ I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, wyd. 6, Oxford 2003, s. 330-32.

¹²⁵ M. Piotrowski, *Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia*, [w:] red. E. Dynia, red. L. Brodowski, „Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie”, Rzeszów 2017, s. 19.

¹²⁶ M. Bourbonniere, L. Haeck, op.cit., s. 904.

¹²⁷ M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit. s. 73. Podobnie: D. P. Blake, I. Henderson, *Military Use of Civil-Registered Aircraft*, „Annals of Air and Space Law”, Volume XXXVI, 2011, s. 139.

Przytoczyć można też odmienne realia gdy na pokładzie cywilnego statku powietrznego służby wywiadu przewożą zatrzymane osoby, co stanowi jednoznacznie państwowy cel przewozu. Zgodnie z podejściem funkcjonalnym statek zostanie wtedy zakwalifikowany jako państwowy, bez względu na dane rejestracyjne, w związku z czym jego przelot nad terytorium innego państwa lub lądowanie na tym terytorium bez uprzedniego zezwolenia są zabronione na gruncie art. 3 lit. c Konwencji chicagowskiej. W tym kontekście zauważa się, że władze krajowe są zobowiązane unikać nadużywania zasady klasyfikacji¹²⁸. Parlament Europejski (PE), w jednej z rezolucji dotyczącej rzekomego wykorzystania państw europejskich przez Centralną Agencję Wywiadowczą USA (CIA), celem transportu i nielegalnego przetrzymywania więźniów, takie zjawisko nazywa naruszeniem art. 4 Konwencji chicagowskiej¹²⁹. Zdaniem PE loty wykonywane były przez CIA z zastosowaniem przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego, w celu obejścia szczególnych regulacji prawnych dla państwowych statków powietrznych, w tym eksploatowanych przez wojsko i policję¹³⁰.

Następnie polemikę wzbudzają również kategorie, których nie można przyporządkować *expressis verbis* do statków w służbie policji, celnej czy wojskowej na mocy norm chicagowskich, np. statki używane w służbie granicznej, która nie jest wymieniona *expressis verbis* w art. 3, jednak bez wątplenia uznaje się ją za lotnictwo państwowe¹³¹ czy samoloty rządowe służące do przewożenia polityków.

Przyjmując interpretację rozszerzającą, której zwolennikiem jest część doktryny¹³², jak i ICAO¹³³, można przyjąć, że wszystkie loty w imieniu państwa wykonywane są nie tylko jako *acta de iure imperii*, lecz również *acta de iure gestionis*. Tak więc wiele innych rodzajów statków powietrznych, które mogą być zaangażowane w działalność państwa, na przykład realizujących usługi medyczne, mapowanie lub badania geologiczne, przeznaczonych

¹²⁸ Komunikat Komisji WE z 11 stycznia 2008 r., „Plan działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego”, COM/2007/0869, 52007DC0869, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0869&from=pl> (dostęp 02.03.2023).

¹²⁹ Art. 4 Konwencji chicagowskiej: „Każde Umawiające się Państwo zgadza się na nieużywanie lotnictwa cywilnego do jakichkolwiek celów sprzecznych z celami niniejszej Konwencji”.

¹³⁰ Pkt 46 i 47 rezolucji Parlamentu Europejskiego z dn. 14 lutego 2007 r. „Transportation and illegal detention of prisoners European Parliament resolution on the alleged use of European countries by the CIA for the transportation and illegal detention of prisoners”, nr P6_TA-PROV(2007)0032, <https://www.statewatch.org/media/documents/news/2007/feb/ep-resolution-on%20rendition-and-detention.pdf> (dostęp 02.03.2023).

¹³¹ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe europejskie i krajowe...*, op. cit., s. 25.

¹³² I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, wyd. 6, Oxford 2003, s. 330-32 czy M. Bourbonniere, L. Haecck, op. cit. s. 901-902.

¹³³ ICAO reprezentuje taką interpretację np. w ICAO Doc 100088, *Manual on Civil/Military in Air Traffic Management*, op. cit.

do transportu czy pomocy ofiarom klęsk żywiołowych, statków powietrznych użytych przez rząd do gaszenia pożarów lasów lub do wykonania oprysków z powietrza, wykorzystywanych do transportu VIP-ów i poczty, a nawet prywatne samoloty transportujące personel militarny zostaną zakwalifikowane jako niecywilne. Zdaniem R. Abeyratne dla uzyskania statusu państwowego ważne jest czy lot odbywa się w sprawach służbowych (ang. *Official business*), czy samolot przewozi zaopatrzenie lub sprzęt dla wojska, służby celnej czy też służby policyjnej państwa¹³⁴. Taka interpretacja prowadzi do zmniejszenia wyjątków i rozszerzenia zakresu stosowania systemu chicagowskiego, ale też i uczynienia zasady przeznaczenia bardziej praktyczną.

Podobnie przedstawia się kwalifikacja zgodnie z omawianą zasadą, gdy o statusie statku decyduje służba statków państwowych polegająca na realizacji celów handlowych. Taki statek będzie uważany za statek prywatny¹³⁵. Wskazówką interpretacyjną może być tu orzecznictwo belgijskie, w którym wypracowano zasadę nieprzyznawania immunitetu jurysdykcyjnego państwu, gdy działa ono *iure gestionis*, nie zaś *iure imperii*, a więc sąd uznawał się za niewłaściwy jedynie gdy statek nie został przeznaczony do celów handlowych¹³⁶.

Problem ten staje się szczególnie istotny w odwrotnych przypadkach, mianowicie gdy samoloty cywilne są wykorzystywane do celów wojskowych. Fakt, że stratedzy wojskowi oczekują usług wsparcia ze strony lotnictwa cywilnego, staje się coraz bardziej widoczny wraz ze wzrostem zapotrzebowania na operacje wojskowe zarówno w sytuacjach wojennych, jak i w przypadkach tragedii ludzkich spowodowanych przez cywilne konflikty lub klęski żywiołowe. Takich sytuacji było wiele, m. in. Użycie przez armię brytyjską wyczarterowanych komercyjnych samolotów towarowych na Falklandach w 1982 r., czy wcześniejsze praktyki w trakcie konfliktu między Indiami a Pakistanem w 1971 r., gdy Pakistan używał cywilnych samolotów swoich linii krajowych do transportu żołnierzy¹³⁷.

¹³⁴ Zauważa też, że zgodnie z art. 35 Konwencji chicagowskiej przewóz „amunicji lub narzędzi wojennych” sam w sobie nie czyni samolotu statkiem państwowym. R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, „German Journal of Air and Space Law” 62, no. 4 (2013), s. 652.

¹³⁵ Kolejno zasadę tę w stosunku do statków morskich przyjęła również konwencja dotycząca immunitetu statków państwowych z 1926 r. oraz konwencje genewskie z 1958 r.: o morzu terytorialnym i strefie przyległej oraz o morzu pełnym. Więcej: T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem.*, op. cit., s. 94.

¹³⁶ *ibidem*.

¹³⁷ <https://www.magnum-x.pl/arttykul/indiepakistan1971> (dostęp 02.01.2022).

Zasada funkcjonalna przeważała w międzynarodowych konwencjach prawa lotniczego: konwencji warszawskiej z 1929 r.¹³⁸, rzymskiej z 1933 r. oraz konwencji genewskiej z 1948 r.¹³⁹.

Zasada przynależności i rejestracji jako czynnik dystynktywny

Koncepcja własności, przynależności czy tytułu prawnego zakłada, że o statusie statku powietrznego rozstrzygają jego atrybuty związane z przynależnością do podmiotu, lub przynajmniej prawem do dysponowania statkiem. Źródłem tej perspektywy był art. 30 Konwencji paryskiej przewidujący, że statkiem powietrznym państwowym jest statek wojskowy oraz „przeznaczony wyłącznie do służby państwowej, jak poczta, celnictwo, policja”.

Z koncepcją tą wiążą się dwa zagadnienia – obowiązku rejestracji statku powietrznego we właściwym rejestrze prowadzonym przez odpowiedni organ oraz obowiązku oznaczenia statku powietrznego. Sam obowiązek rejestracji został sformułowany w art. 17 Konwencji chicagowskiej i zakłada przynależność statków powietrznych do państwa, w którym zostają zarejestrowane, jednak przewidywały go już poprzednie konwencje, w tym te dotyczące statków powietrznych wojskowych. Również w tym zakresie prawo lotnicze czerpało z doświadczenia i praktyki prawa morskiego recypując zasadę suwerennego prawa przyznania przynależności państwowej statków morskich¹⁴⁰.

Właściwe oznaczenie statku powietrznego używanego w żegludze powietrznej międzynarodowej zostało przewidziane w wielu multilateralnych konwencjach międzynarodowych: wynika chociażby z art. 20 Konwencji chicagowskiej (obowiązek umieszczenia znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych).

Z rejestracją wiąże się charakterystyczne oznaczenie danego statku powietrznego, zwłaszcza przy użyciu symboli narodowych, znaku rozpoznawczego lub godła, dzięki którym

¹³⁸ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r., (Dz.U. 1933 nr 8 poz. 49).

¹³⁹ N. Wojtanowska, *Aspekty prawne katastrofy smoleńskiej. Wybrane problemy*, Kraków 2015, s. 42

¹⁴⁰ Zasada wzięła swój początek w orzeczeniu w sprawie Muscat Dhows z 1905 r., które rozstrzygnęło o suwerennym prawie państwa do decydowania o przynależności państwowej statków morskich. W tej sprawie Stały Trybunał Arbitrażowy ogłosił, że „do każdego suwerena należy decyzja, komu przyznać prawo do wywieszania swojej flagi i określania zasad regulujących takie nadania”. Zasada ta została powtórzona przez Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych w 1953 roku w sprawie Lauritzen vs Larsen, stanowiąc że: „każde państwo na mocy prawa międzynarodowego może określić dla siebie warunki, którym nada swoje obywatelstwo statkowi handlowemu”. Doktryna dostrzegła przyjęcie się zasady w zwyczajowym orzecznictwie międzynarodowym i sformalizowanie jej w licznych konwencjach prawa morza. Por. R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, op. cit. s. 263.

można identyfikować statek powietrzny jako pozostający do dyspozycji organów państwa. Ma to doniosłe znaczenie szczególnie w warunkach wojennych, bowiem pomaga odróżnić przyjaciela od wroga i służy zmniejszeniu ryzyka błędnej identyfikacji neutralnego lub cywilnego statku powietrznego. W związku z tym samoloty wojskowe nie mogą nosić oznaczeń wroga lub oznaczeń neutralnych podczas walki¹⁴¹.

Definicję w myśl zasady przeznaczenia znajdujemy u P. Vlugta, który za statek wojskowy uznaje „statek będący częścią sił zbrojnych lub statek, który poprzez wpis do wojskowego rejestru statków powietrznych jest przeznaczony do bycia częścią sił zbrojnych”¹⁴². W praktyce statki są rejestrowane w odpowiednich spisach prowadzonych przez organy administracji publicznej. Statki wojskowe pozostają w dyspozycji sił zbrojnych, a w doktrynie podkreśla się, że „*ex definitione* tylko państwa mogą posiadać wojskowe statki powietrzne”¹⁴³. Wymaga natomiast refleksji sytuacja, w której statki powietrzne są używane w walce przez pozapaństwowe grupy zbrojne. Doktryna odmawia takim statkom statusu „wojskowych”, jednak zdaniem niektórych autorów stanowią one w pełni legalne cele wojskowe.

Naczelną cechą tej zasady jest stałość statusu samolotu. Nie jest on bowiem oceniany pod kątem celu w danej operacji lotniczej, bowiem jego status jest zdefiniowany przez przynależność do podmiotu prywatnego bądź publicznego. W świetle tego ujęcia statek powietrzny albo jest statkiem państwowym, albo statkiem cywilnym (*ergo* nie może być w jednym przypadku statkiem państwowym, a w innym statkiem cywilnym).

W opinii doktryny zasada przynależności może być istotną wskazówką przy wykładni prawnej, ale sama w sobie jest niewystarczająca do jednoznacznego ustalenia charakteru lotu statku powietrznego¹⁴⁴.

¹⁴¹ J. A. Rockwell, Ch. A. Brown, *The Law of Air, Space, and Cyber Operations*, wyd. 4, 2020, s. 55.

¹⁴² P. de Vlugt, *Het begrip, Militair Luchtvaarturig*, 1956, s. 81-85, za: K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944*, op. cit., s. 402.

¹⁴³ M. Piątkowski, *Prawo do lotnictwa wojskowego podmiotów niepaństwowych*, [w:] „Podmiotowość prawnomiędzynarodowa. Jej współczesne aspekty”, E. Cała-Wacinkiewicz (red.), Warszawa 2020, dostęp SIP Legalis.

¹⁴⁴ M. Bourbonniere, L. Haeck, *Military Aircraft...*, op. cit. s. 888.

3. Cywilne statki powietrzne

Naturę lotnictwa cywilnego można oddać wyodrębniając lotnictwo komunikacyjne i ogólne, zaś w przypadku państwowego - lotnictwo wojskowe i służb porządku publicznego¹⁴⁵. Takie naświetlenie problematyki kwalifikacji prawnej pozwoli na lepsze zrozumienie celów, w jakich dokonuje się operacje lotnicze klasyfikowane jako cywilne i będzie stanowiło podwaliny do dyskusji o statkach niecywilnych. Statki powietrzne cywilne użytkowane są bowiem w lotnictwie cywilnym, które dzieli się na handlowy, zarobkowy transport lotniczy, najczęściej zwany komercyjnym (*commercial air transport*, stąd skrót CAT) lub komunikacyjnym¹⁴⁶ oraz pozostałe lotnictwo określane jako powszechne czy ogólne (*general aviation*, stąd skrót GA)¹⁴⁷. Jest to zatem najogólniej lotnictwo cywilne zajmujące się „przewozem w zorganizowany sposób osób i towarów statkami powietrznymi”¹⁴⁸.

Definicje te sprowadzają się do wykonywania „operacji zarobkowego transportu lotniczego”, który zgodnie z Załącznikiem 6, częścią I do Konwencji chicagowskiej rozumie się jako „użytkowanie statków powietrznych do przewozu pasażerów, ładunków lub poczty w celu uzyskania zapłaty albo do wynajęcia”¹⁴⁹. Podobnie na gruncie prawa unijnego została sformułowana definicja legalna terminu „operacja zarobkowa”, oznaczającego „każdą operację wykonywaną przy użyciu statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, która jest dostępna publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępna publicznie, jest wykonywana na podstawie umowy między operatorem a klientem, przy czym klient nie ma kontroli nad operatorem.”¹⁵⁰. Regulacje Unii Europejskiej wyodrębniają również określenie „zarobkowy transport lotniczy” rozumiejąc przez nie „operację wykonywaną statkiem powietrznym w celu transportu pasażerów, towarów lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego”¹⁵¹.

¹⁴⁵ J. Nowak, E. Zabłocki, *Lotnictwo cywilne. Klasyfikacja, postawy prawne, operacje, bezpieczeństwo*, Dęblin 2018, s. 12.

¹⁴⁶ Ibidem, s. 59.

¹⁴⁷ M. Żylicz, op. cit., dostęp SIP Lex.

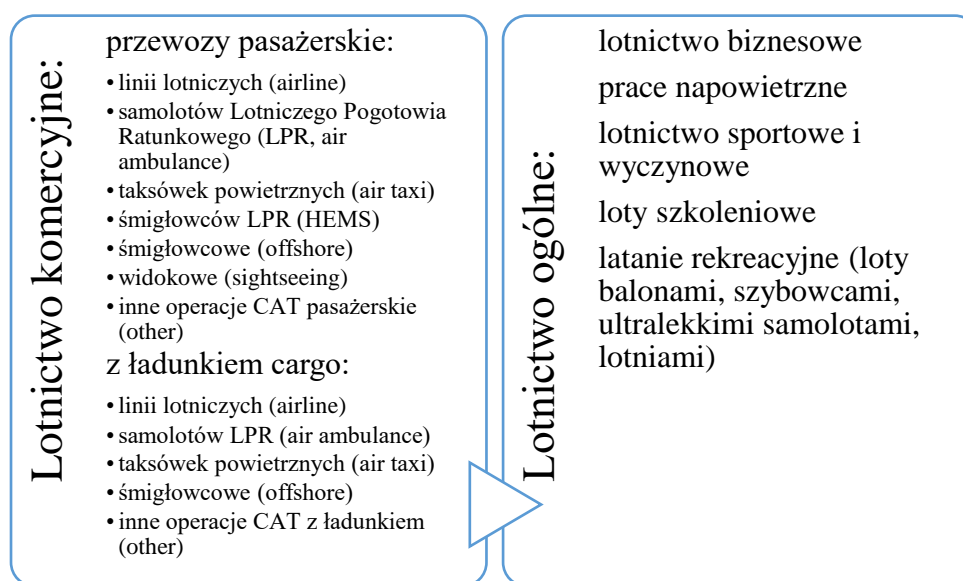
¹⁴⁸ R. Bartnik, op. cit., s. 10.

¹⁴⁹ W orygu. „An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.”, Załącznik 6 s. 1-2.

¹⁵⁰ Art. 2 pkt 1d rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 296, str. 1 z późn. zm.).

¹⁵¹ Art. 3 pkt 24 rozporządzenia 2018/1139.

Zaś do handlowego lotnictwa ogólnego zalicza się loty wykonywane w celach: „fotograficznych, reklamowych, rolniczych, medycznych, badawczych, budowlanych i inne loty związane z wykonaniem profesjonalnej usługi z wyłączeniem usługi transportu publicznego”¹⁵². Oznacza to, kwalifikację taksówek powietrznych i lotów widokowych do handlowych usług lotniczych zważywszy na charakterystyczny cel tych lotów, czyli odpłatny transport pasażerów). Wśród niehandlowego lotnictwa ogólnego wylicza się „loty szkoleniowe, prywatne, firmowe, umożliwiające skoki spadochronowe, a także międzyrządowania techniczne, loty testowe (loty o charakterze niehandlowym przeprowadzane w celu testowania statku powietrznego przed oddaniem go do użytkowania), loty pozycjonujące (loty o charakterze niehandlowym przeprowadzane w celu umiejscowienia statku powietrznego w lokalizacji, z której rozpocznie rozkładowe lub pozarozkładowe loty lub usługi) itp.”¹⁵³. Operacje lotnicze typu CAT i GA można podzielić z uwzględnieniem celu, w jakim są wykonywane (rys. 1)



Rysunek 1 Podział lotnictwa CAT i GA.

Opracowanie własne na podstawie materiałów ULC¹⁵⁴

¹⁵² <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/4234,pojecie.html> (dostęp 12.01.2022).

¹⁵³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-19-004> (dostęp 12.01.2022).

¹⁵⁴ Opracowanie na podstawie klasyfikacji przyjętej w analizach bezpieczeństwa, por. „Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym za 2021 rok”, Urząd Lotnictwa Cywilnego,

4. Państwowe statki powietrzne

Jak zostało wykazane w poprzednich podpunktach, jednoznaczny rozdział statków cywilnych i państwowych jest trudny, dlatego istnieje potrzeba przyjrzenia się różnym stanom faktycznym, w których dokonywano kwalifikacji prawnej, a także definicjom statków państwowych z innych, niż wcześniej omówione, aktów prawnych. Zwłaszcza że społeczność międzynarodowa jest niechętna przyjęciu regulacji międzynarodowych w tym zakresie, ze względu na to, że samoloty państwowe - w szczególności militarne - są narzędziami i wyrazem siły militarnej państwa, jego suwerenności, niezależności i prestiżu¹⁵⁵. Wszystkie państwowe statki powietrzne są uważane za przedłużenie władzy samego suwerennego państwa, chociaż sprawowanie władzy nad samolotami państwowymi nie należy do władzy ustawodawczej ani sądowniczej obcego państwa, a rola władzy wykonawczej obcego rządu jest ograniczona. Dlatego właśnie stosunek państwa obcego do państwowego statku powietrznego pozostaje kwestią stosunków dyplomatycznych, a społeczność międzynarodowa nie uregulowała funkcjonowania tych statków w przepisach traktatowych, ograniczone jest też orzecznictwo w tej sprawie i międzynarodowe prawo zwyczajowe¹⁵⁶.

M. Milde zauważa jeszcze drugi aspekt tego zagadnienia, mianowicie, że lotnictwo wojskowe jest głównie odbierane jako potencjalne narzędzie działań bojowych o ogromnej niszczycielskiej sile¹⁵⁷. Dlatego ten autor przypisuje istnienie wątpliwości interpretacyjnych, odnośnie do statusu państwowych statków powietrznych, powojennej atmosferze, w jakiej powstały pierwsze kodyfikacje międzynarodowego prawa lotniczego.

Kwestie bezpieczeństwa narodowego skłoniły państwa do ograniczenia dostępu i możliwości przelotu nad ich terytorium dla zagranicznych samolotów wojskowych. W konsekwencji na pełnym morzu panuje swoboda żeglugi, jednak wkroczenie w przestrzeń powietrzną obcego państwa wymaga specjalnej zgody¹⁵⁸ i przybiera to formę zezwolenia udzielanego *ad hoc*, zwanego upoważnieniem dyplomatycznym, znanego w języku militarnym

https://www.ulc.gov.pl/images/1artykuly/Sprawozdanie_o_stanie_bezpiecze%C5%84stwa_lotnictwa_cywilnego_za_rok_2021.pdf (dostęp 20.12.2022).

¹⁵⁵M. Milde, *Rendition flights and international air law*, „German Journal of Air and Space Law”, 57(4), 2008, s. 478.

¹⁵⁶D. P. Blake, I. Henderson, *Military Use of Civil-Registered Aircraft*, „Annals of Air and Space Law”, Volume XXXVI, 2011, s. 149.

¹⁵⁷M. Milde, *Rendition flights and international air law*, op. cit. s. 479.

¹⁵⁸M. Schladebach, *Air Space Violations by Military Aircraft and the Greek-Turkish Conflict/ Luftraumverletzungen durch Militarflugzeuge - Der Griechisch-Turkische Konflikt in der Agais / Violations de l'Espace Aerien par Avions Militaires et le Conflit entre la Turquie et la Grece*, „German Journal of Air and Space Law” vol. 52, no. 3, 2003, s. 358-359.

jako DIPCLEAR¹⁵⁹. Czasami państwowe statki powietrzne mogą skorzystać z bardziej formalnych uzgodnień, dla przykładu w NATO funkcjonuje porozumienie o statusie sił zbrojnych (SOFA) obejmujące samoloty wojskowe¹⁶⁰. Jediną dopuszczalną sytuacją wkroczenia w przestrzeń i lądowania statku państwowego bez zezwolenia państwa jest sytuacja awaryjna¹⁶¹. Na gruncie tych norm prawa międzynarodowego pojawiły się w latach 50. ubiegłego wieku kontrowersje podnoszone przez Stany Zjednoczone Ameryki w związku z kilkukrotnymi incydentami polegającymi na bezprawnym zestrzeleniu statków lub zmuszenia do lądowania załóg przez Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich i Czechosłowację. Incydenty przypadające na okres zimnej wojny pokazały, jakie aspekty są głównie brane pod uwagę przy kwalifikowaniu statków powietrznych. USA zgłosiły następujące zdarzenia do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości:

- zmuszenie do lądowania na Węgrzech statku powietrznego Stanów Zjednoczonych Ameryki w dniu 20 listopada 1951 r. (Stany Zjednoczone przeciwko Związkowi Socjalistycznych Republik Radzieckich);
- incydent lotniczy z 10 marca 1953 r. (Stany Zjednoczone przeciwko Czechosłowacji)¹⁶²;
- incydent lotniczy z 7 października 1952 r. (Stany Zjednoczone przeciwko Związkowi Socjalistycznych Republik Radzieckich)¹⁶³;
- incydent lotniczy z 4 września 1954 r. (Stany Zjednoczone przeciwko Związkowi Socjalistycznych Republik Radzieckich)¹⁶⁴;

¹⁵⁹ Od słów „Diplomatic Clearance”, co oznacza pozwolenie dyplomatyczne. Więcej na stronie: <https://dic.eda.europa.eu/> (dostęp 09.02.2022). Polski prawodawca określił takie loty jako „międzynarodowe o znaczeniu państwowym lub inne uzgadniane drogą dyplomatyczną”, a uzyskanie zgody na przelot odbywa się za pośrednictwem ministra właściwego do spraw zagranicznych, patrz art. 148 ustawy prawo lotnicze.

¹⁶⁰ H. Kraatz, *The NATO Status of Forces Agreement and the Supplementary Agreement*, „Army Law”, vol. 3, issue 8, 1990, s. 4.

¹⁶¹ M. Schladebach, *Air Space Violations by Military Aircraft and the Greek Turkish Conflict...*, op. cit., s. 360-361.

¹⁶² ICJ Reports, *Aerial Incident of 10 March 1953 (United States of America v. Czechoslovakia)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/25/025-19550322-APP-1-00-EN.pdf> (dostęp 12.02.2023).

¹⁶³ ICJ Reports, *Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/28/028-19550602-APP-1-00-EN.pdf> (dostęp 12.02.2023).

¹⁶⁴ ICJ Reports, *Aerial Incident of 4 September 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/40/9187.pdf> (dostęp 12.02.2023).

- incydent lotniczy z dnia 7 listopada 1954 r. (Stany Zjednoczone Ameryki przeciwko Związkowi Socjalistycznych Republik Radzieckich)¹⁶⁵.

Incydenty z lat 1952-1954 dotyczyły strącenia samolotów wojsk amerykańskich przez ZSRR, jednak do najciekawszych obserwacji doprowadza stan faktyczny pierwszego z incydentów¹⁶⁶ mającego miejsce w listopadzie 1951 roku. Dotyczył lotu amerykańskiego samolotu C-47, wykonywanego z Republiki Federalnej Niemiec do Jugosławii przez wojskową załogę składającą się z obywateli Stanów Zjednoczonych - żołnierzy stacjonujących i przydzielonych do wykonania misji przez amerykańską bazę wojskową w Erding. Baza w Erding w RFN była punktem zaopatrzenia i obsługi samolotów obsługującą amerykańskich attaché lotniczych stacjonujących w różnych ambasadach amerykańskich w Europie, Azji i Afryce. Na pokładzie samolotu nie znajdowały się osoby postronne. Jedynym celem misji było doręczenie ładunku amerykańskiemu attaché lotniczemu przy ambasadzie w Belgradzie, zawierającego przedmioty zamówione drogą oficjalną i potrzebne do wykonywania zadań dyplomaty. Samolot był nieuzbrojony, jak też nie przewoził broni na swoim pokładzie, podobnie też załoga nie posiadała przy sobie broni. Wszystkie te okoliczności zostały wymienione w dokumentach związanych z lotem¹⁶⁷ i przekazane państwowi, przez których terytoria przebiegała jego trasa. Załoga wykonywała lot w nocy w utrudnionych warunkach i nieświadomie zboczyła z kursu, wlatując w przestrzeń Węgier, przez którą nie przebiegała planowa trasa lotu. W następstwie została zmuszona do lądowania, przez wojskowy samolot należący do ZSRR¹⁶⁸, w bazie lotniczej położonej w pobliżu Papa na Węgrzech kontrolowanej przez rząd sowiecki.

W efekcie czteroosobowa załoga została zatrzymana pod zarzutem działań dywersyjnych i szpiegostwa. Statek został przeszukany oraz zatrzymany wraz z ładunkiem przez dowództwo sowieckie do dyspozycji władz węgierskich. Trzeba przypomnieć, że na pokładzie znajdował się ładunek należący do USA, przeznaczony do realizowania zadań ataszatu, natomiast przegląd urządzeń samolotowych nie wykazał obecności instrumentów

¹⁶⁵ ICJ Reports, *Aerial Incident of 7 November 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/44/10821.pdf> (dostęp 12.02.2023).

¹⁶⁶ ICJ Reports, *Treatment in Hungary of Aircraft and Crew of United States of America (United States of America v. Hungarian Peoples Republic, United States Of America V. Union Of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/22/022-19540303-APP-1-00-BI.pdf>. (dostęp 12.02.2023).

¹⁶⁷ Obejmowały one m.in. listę przewozową, plan lotu, dziennik nawigacyjny pilota, oficjalne polecenia podróży załogi, ibidem s. 14.

¹⁶⁸ USA wykazało, że w prawie węgierskim nie było przepisu zezwalającego władzom sowieckim, podjęcia na terytorium Węgier takich działań w odniesieniu do samolotu i jego zawartości lub w odniesieniu do załogi.

pozwalających na szpiegowanie. Rząd USA domagał się bez powodzenia uwolnienia lotników i zwrócenia samolotu. Żołnierze zostali oskarżeni w procesie przed sądem wojskowym¹⁶⁹, a statek powietrzny należący do Stanów Zjednoczonych poddany konfiskacie wraz z ładunkiem. Było to oczywiste naruszenie prawa międzynarodowego i chociaż głównie starania Stanów Zjednoczonych dotyczyły uwolnienia żołnierzy oraz wykazania naruszenia prawa do sądu i szeregu praw humanitarnych względem zatrzymanej załogi, to jednak nie można stracić z pola widzenia bezprawnego zatrzymania wojskowego statku powietrznego, będącego własnością innego państwa, któremu przysługują immunitety.

Każdy z mężczyzn otrzymał grzywnę lub trzy miesiące więzienia, rząd USA zapłacił grzywnę i ponad miesiąc po aresztowaniu uzyskał wydalenie mężczyzn z Węgier. W następstwie USA skierowało sprawę do MTS, jednak Węgry nie wyraził zgody na poddanie sprawy pod jego jurysdykcję, wobec czego trybunał postanowił o niepodejmowaniu sprawy, a sprawa była kontynuowana na gruncie dyplomatycznym¹⁷⁰. Z tego kazusu można wyprowadzić wnioski relewantne dla tematyki szczególnego statusu statków wojskowych, mianowicie statki te, nawet nieuzbrojone, realizujące zadania na rzecz dyplomacji, czyli czynności suwerennego państwa - *de iure imperii*, przewożące cargo przy udziale wojskowej załogi są jednoznacznie statkami korzystającymi z suwerennego immunitetu od zagranicznych rewizji, inspekcji czy nawet podatków. Funkcjonariusze nie mogą wejść na pokład samolotu wojskowego innego państwa bez zgody dowódcy statku powietrznego, ponadto suweren terytorialny nie może aresztować załogi ani zająć samolotu obcego wojska, ale może nakazać statkowi powietrznemu natychmiastowe opuszczenie tego terytorium¹⁷¹. Oznacza to też, że dowódcy statków powietrznych nie powinni zezwalać na wejście na pokład, rewizję, zajęcie, inspekcję lub podobne działania sprawowania jurysdykcji przez obce władze, chyba że na polecenie właściwych służb centrali swojego państwa¹⁷².

Problematykę tę rozwija J. C. Cooper, przewodniczący komitetu, który opracował art. 3 Konwencji chicagowskiej, stwierdzając: „Uważa się, że zasada wyrażona w Konwencji paryskiej, zgodnie z którą statki powietrzne używane w służbie wojskowej powinny, o ile nie stanowią inaczej, korzystać z przywilejów obcych okrętów wojennych podczas

¹⁶⁹ Załoga wykazała w procesie, że przelot nad Węgrami był nieświadomy i był wynikiem wiatrów, które zmieniły tor lotu samolotu z kursu, co stanowi przypadek działania siły wyższej na mocy węgierskiego prawa karnego.

¹⁷⁰ Summary of Political and Economic Developments in Hungary in 1951, Prepared in the Legation in Hungary, No. 745, 764.00/2-152, „Foreign Relations of the United States, 1951, Europe: Political and Economic Developments”, Volume IV, Part 2, Document 280, 1952, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1951v04p2/d280> (dostęp 12.02.2023).

¹⁷¹ J. A. Rockwell, Ch. A. Brown, op. cit., s. 56-57.

¹⁷² Ibidem.

przebywania w porcie krajowym, jest słuszna i może być nadal uważana za część międzynarodowego prawa lotniczego, mimo że nie zostało to przekształcone w konwencji chicagowskiej”¹⁷³. Należy przypomnieć, że art. 46 projektu Konwencji paryskiej przewidywał też przywilej eksterytorialności dla wojskowych statków powietrznych i załogi przebywającej legalnie na obcym terytorium, co skutkuje też zwolnieniem pełniącego służbę statku powietrznego i jego załogi od jurysdykcji sądów państwa obcego oraz chroni przed działaniami represyjnymi tych organów¹⁷⁴.

Odchodząc od tematyki statków wojskowych, trzeba poświęcić uwagę statkom używanym w służbie publicznej. M. Milde wymienia służby publiczne takie jak straż graniczną, straży pożarną, poszukiwania i ratownictwa, służby sanitarne, a nawet geologiczne, kartograficzne, ochrony środowiska¹⁷⁵. Dodatkowo dokumenty ICAO rzucają więcej światła na niejednoznaczny zapis art. 3 Konwencji chicagowskiej uzupełniając, że państwowy statek powietrzny to nie tylko każdy statek powietrzny używany przez wojsko, służby celne, policję ale też przez inne służby ścigania (lub aparatu przymusu) państwa¹⁷⁶.

W podobnym kierunku zmierza unijne prawo lotnicze, które będąc co do zasady stanowionym dla lotnictwa cywilnego, nie ustanowiło definicji legalnej lotnictwa cywilnego czy państwowego, posługując się jedynie koncepcją statku powietrznego państwowego. We wcześniejszym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 216/2008¹⁷⁷, zastąpionym przez rozporządzenie 2018/1139, prawodawca użył koncepcji przynależności pozostawiając poza lotnictwem cywilnym wyroby, części, akcesoria, personel i organizacje znajdujące się w gestii służb wojskowych, celnych, policyjnych lub podobnych. Następnie w jednej z propozycji nowelizacji próbowano wprowadzić definicję legalną zbliżoną do koncepcji przeznaczenia, stanowiącą:

„państwowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny podczas wykonywania działań lub usług wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczych i ratowniczych, przeciwpożarowych, straży przybrzeżnej lub podobnych działań lub usług pod kontrolą

¹⁷³ Podobnie jak okrętom wojennym, przywilej przysługuje samolotom wojskowym i rządowym, por. J.C. Cooper, *A Study on the Legal Status of Aircraft* [w:] red. I. A. Vlasic „Explorations in Aerospace Law”, Montreal 1968, s. 243.

¹⁷⁴ J. C. Cooper, *Study on the Leg Status of Aircraft*, Princeton, N.J.: Institute for Advanced Study, 1949, s. 28-29.

¹⁷⁵ M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit., s. 67.

¹⁷⁶ W oryg. „other law enforcement services of a State”, por. ICAO, *Manual on the regulation of international air transport*, Doc. 9626, 1006, wyd. 3, Montreal 2018, 5.2, s. 188.

¹⁷⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

*i na odpowiedzialność państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władzy publicznej*¹⁷⁸.

Ostatecznie akcent został położony na wykonywanie działalności w interesie publicznym, bowiem rozporządzenie 2018/1139 wyłącza z zastosowania „statki powietrzne (...) podczas prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, poszukiwawczo-ratowniczych, przeciwpożarowych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań lub usług będących pod kontrolą i wchodzących w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego, podejmowanych w interesie publicznym przez organ posiadający uprawnienia władz publicznych lub w jego imieniu” nie nazywając ich bezpośrednio „statkami państwowymi”.

Do państwowych statków zalicza się też statki powietrzne służące do przewozu najważniejszych osób w państwie - prezydenta czy prezesa rady ministrów. Jednak taka interpretacja również będzie budzić wątpliwości. Nie można bowiem pomijać sytuacji, w których statek powietrzny jest jedynie leasingowany przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów czy Kancelarię Prezydenta. Podobnie pytania rodzi użytkowanie statków powietrznych dla VIP-ów do celów innych niż przewóz polityków, np. do przewozu repatriantów czy przewozu narodowej kadry piłkarskiej na mistrzostwa świata¹⁷⁹.

W praktyce państw jednak status statków jest rozpoznawany niejednolicie. Zdarzały się już przypadki zmuszenia do lądowania statku teoretycznie cywilnego, takie jak kazus wycarterowanego cywilnego samolotu (lot EgyptAir na trasie z Kairu do Tunisu), przewożącego podejrzanych o terroryzm pod eskortą Żandarmerii Wojskowej, który został przechwycony przez amerykańskie myśliwce i zmuszony do lądowania we Włoszech¹⁸⁰. USA argumentowały wtedy, że uznały samolot za państwowy w momencie przechwycenia ze względu na państwowy cel lotu, obecność wojskowego personelu i niejawną misję,

¹⁷⁸ Tłumaczenie własne, w oryg. „state aircraft’ means aircraft when carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, coastguard or similar activities or services under the control and responsibility of a Member State, undertaken in the public interest by a body vested with public authority powers”, por. „Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council”, COM(2015) 613 final, 2015/0277(COD), Bruksela 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015PC0613&from=EN> (dostęp 20.04.2021).

¹⁷⁹ W listopadzie 2022 r. samolot rządowy Boeing 737-800 o numerze bocznym 0110 („Józef Piłsudski”) należący do wojska (statek powietrzny zarejestrowany jest w 1. Bazie Lotnictwa Transportowego) został użyty do przewozu piłkarzy na Mistrzostwa Świata w Katarze. Był również eskortowany w polskiej przestrzeni powietrznej przez wojskowe myśliwce F-16. Zob. <https://defence24.pl/sily-zbrojne/na-mistrzostwa-polecieli-wojskowym-transportem-z-eskorta-mysliwcow> (dostęp 20.12.2022).

¹⁸⁰ Por. M. Milde, *Rendition flights and international air law*, op. cit. s. 482 oraz <https://www.magnum-x.pl/artukul/przechwycenie-lotu-egyptair-2843-wladza-panstwa-nad-obcymi-samolotami> (dostęp 13.09.2022).

podpierając wykładnię swoim prawem federalnym¹⁸¹. Przypadek ten jest zajmujący ze względu na amerykańską argumentację, zgodnie z którą kwalifikacja prawna może ulec zmianie w zależności od indywidualanej operacji lotniczej, a nawet w ciągu lotu. Znane są w piśmiennictwie poglądy niewykluczające modyfikacji statusu samolotu w zależności od konkretnej operacji lotniczej, ze względu na rozstrzygającą rolę kryterium funkcjonalnego¹⁸², jak też i znajdują się reprezentanci poglądów przeciwstawnych¹⁸³.

Jednak z perspektywy przedmiotowej dysertacji jeszcze bardziej interesującym precedensem, bo odnoszącym się do badania zdarzeń lotniczych, jest kwalifikacja prawna statku, który uległ wypadkowi 3 kwietnia 1996 r. w Dubrowniku w Chorwacji¹⁸⁴. Statek nosił wojskowe znaki rejestracyjne, przewoził pasażerów o statusie VIP, m. in. sekretarza handlu USA, mimo to w chorwackim raporcie z badania wypadku został uznany za cywilny statek powietrzny zgodnie z art. 3 Konwencji chicagowskiej, co jednoznacznie skrytykował M. Milde¹⁸⁵. Nie sposób w tym miejscu nie przywołać kolejnej, błędnej w ocenie autorki, kwalifikacji prawnej dokonanej w przypadku zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. w raporcie rosyjskiej komisji, interpretującej operację wykonywaną przez Tu-154M jako nieregularny lot przewożący pasażerów¹⁸⁶.

Na koniec rozważań o statkach państwowych autorce towarzyszy refleksja czy rzeczywiście można podzielić statki powietrzne wyłącznie na dwie kategorie. Zagadnienie to można zbadać jedynie na poziomie czysto teoretycznym lub doktrynalnym, bowiem w aktach prawnych jasno rozstrzygnięty jest podział dychotomiczny. Jednak M. Żylicz wyróżnił statki powietrzne używane do popełnienia przestępstwa. Gdy na pokładzie nie ma pasażerów można takich statków nie zaliczać do statków cywilnych czy państwowych i tym samym odmówić im immunitetów¹⁸⁷. Motywy i konsekwencje tej wykładni będą omówione w następnych rozdziałach.

¹⁸¹ Taki statek powietrzny w rozumieniu amerykańskiego „Code of Federal Regulations” jest jednoznacznie statkiem państwowym, patrz punkt 2.3.2 niniejszego rozdziału.

¹⁸² J. Hornik, *Article 3 of the Chicago Convention*, op. cit., s. 179.

¹⁸³ M. Schladebach, *Luftrecht*, Tybinga 2018, s. 32.

¹⁸⁴ Problem ten zostanie szerzej poruszony w punkcie 4.2 rozdziału trzeciego.

¹⁸⁵ M. Milde, *Rendition flights and international air law*, op. cit. s. 483.

¹⁸⁶ W oryg. „a non-regular international flight PLF 101 carrying passengers”, Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK dotyczący katastrofy samolotu Tu-154M, numer boczny 101, należącego do Rzeczypospolitej Polskiej, w dniu 10 kwietnia na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku, s. 7, (dalej jako: Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK), dostępny na: https://mak-iac.org/upload/iblock/f2a/finalreport_eng.pdf (dostęp 27.02.2023).

¹⁸⁷ M. Żylicz, *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, PiP 2011, nr 4, s. 5. Jego zdaniem może jest stanowić użycie statku powietrznego sprzecznie z celami Konwencji chicagowskiej, co zostało uregulowane w art. 4 tej umowy.

4.1 Samolot prezydencki czy rządowy jako szczególny przedmiot prawa międzynarodowego

Powszechnie przyjmuje się, że loty z przedstawiciel jakiejś władzy urzędu na pokładzie traktowane są jako loty państwowe, chociaż żadna norma międzynarodowego prawa lotniczego nie definiuje tego *expressis verbis*. Wobec tego, potwierdzenia zasady należy szukać w praktyce, rozumianej jako utartym sposobie działania, który jest jednym z elementów zwyczaju międzynarodowego. Chociaż, jak zauważa M. Milde, niejednokrotnie członkom społeczności międzynarodowej brak konsekwencji, która pozwoliłaby na ukształtowanie się zwyczaju międzynarodowego w rozumieniu źródła prawa¹⁸⁸. W 2013 r. miał miejsce incydent dyplomatyczny z udziałem samolotu boliwijskiego prezydenta, który został zmuszony do lądowania w Austrii¹⁸⁹. Następnie samolot został przeszukany przez austriackie władze ze względu na podejrzenia, że na pokładzie znajduje się poszukiwany przez Stany Zjednoczone Edward Snowden¹⁹⁰.

Wobec tego wydarzenia pojawiła się również dyskusja o statusie prawnym statku powietrznego, który transportował głowę państwa. R. Abeyratne utrzymuje, że statek państwowy przewożący prezydenta „jest wykorzystywany do celów działalności państwa”¹⁹¹ i jego status jest równoznaczny z wykonywaniem celu państwowego, takiego jak wykonywanie służby wojskowej, policyjnej lub celnej. Podobnie np. w niemieckiej doktrynie również przyjmuje się, że zgodnie z art. 3 lit. b Konwencji chicagowskiej „samoloty z głową państwa na pokładzie należy uważać za samoloty państwowe (niem. *Staatsluftfahrzeuge, Staatsflüge*)”¹⁹².

¹⁸⁸ M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit., s. 63.

¹⁸⁹ Samolot przewożący prezydenta Boliwii Evo Moralesa na trasie Moskwa-La Paz otrzymał odmowę wkroczenia w hiszpańską przestrzeń powietrzną i został zmuszony do lądowania w Wiedniu, w związku z podejrzeniami o przebywaniu na jego pokładzie poszukiwanego Snowdena. W następstwie tego zdarzenia Boliwia oskarżyła Francję, Hiszpanię, Portugalię i Włochy o akt agresji. Więcej <https://www.theguardian.com/world/2013/jul/03/edward-snowden-bolivia-plane-vienna> (dostęp 05.04.2021).

¹⁹⁰ Snowden był poszukiwany przez USA za ujawnienie informacji poufnych.

¹⁹¹ W oryg. „is used for purposes of State business, such as carrying a head of State”, R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, „German Journal of Air and Space Law” 62, no. 4 (2013), s. 652.

¹⁹² Opracowanie AUSARBEITUNG, *Rechtsgrundlagen für Überflugrechte in Deutschland*, s. 12, <https://www.bundestag.de/resource/blob/415008/ea0e68dce4ba366d8268368e1852bb74/wf-ii-021-06-pdf-data.pdf> (dostęp 03.07.2021).

4.2 Immunitet państwowego statku powietrznego

Dla omówienia statusu państwowego statku powietrznego doniosłe znaczenie ma zagadnienie immunitetu. W przypadku samolotów kwestia ta nie jest tak jednoznaczna jak potwierdzony praktyką i zwyczajem międzynarodowym¹⁹³, ustalony w wyraźny sposób w licznych umowach międzynarodowych, immunitet państwowych statków morskich¹⁹⁴. Odwołania do prawa morza w przypadku statków powietrznych są częste, ponieważ, jak zauważa C. Berezowski, stosowanie prawa morza do prawa lotniczego jest jedną z cech charakterystycznych dla tego prawa¹⁹⁵. W doktrynie podkreśla się nieraz, że status prawny okrętów wojennych i samolotów wojskowych jest tożsamy¹⁹⁶.

Do regulacji zawartych w konwencji o prawie morza z 1982 r. odwołuje się J. Sutor, którego zdaniem „status państwowych statków powietrznych, zwłaszcza samolotów wojskowych, jest na podstawie międzynarodowego prawa zwyczajowego, faktycznie analogiczny do statusu prawnego okrętów wojennych i innych państwowych jednostek pływających nie wykorzystywanych do celów handlowych”¹⁹⁷. Okręty oraz inne statki państwowe używane do celów niehandlowych są objęte immunitetem państwa, w tym immunitetem jurysdykcyjnym: administracyjnym, sądowym i egzekucyjnym¹⁹⁸. Trzeba zaznaczyć jednak, że prawo do immunitetu napotyka ograniczenie w razie naruszenia przez załogę okrętu wojennego interesów państwa nabrzeżnego, bowiem w takiej sytuacji władze tego państwa mogą zażądać opuszczenia jego terytorium przez okręt wojenny¹⁹⁹.

Za słuszny należy uznać pogląd reprezentowany przez Ł. Kułagę, który zaznaczył, że bez względu na wskazywanie istnienia konkretnej normy zwyczajowej dotyczącej statków powietrznych, immunitet ten może być powoływany jako konsekwencja obowiązywania

¹⁹³ G. L. C., *Maritime Law: Personality of Ship: Immunity of Government Property*, „Michigan Law Review”, vol. 20, no. 5, 1922, s. 533–535. JSTOR, www.jstor.org/stable/1277641.

¹⁹⁴ Art. 3 Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących immunitetów statków państwowych z 10 kwietnia 1926 r. oraz art. I Protokołu dodatkowego do tej Konwencji z 24 maja 1934 r. (Dz. U. 1937, Nr 2, poz. 17 oraz Dz. U. 1977, Nr 7, poz. 27); art. 22 ust. 2 Konwencji z 29 kwietnia 1958 r. o morzu terytorialnym i strefie przyległej (<https://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx>), Polska nie jest stroną tej Konwencji; art. 8 i 9 Konwencji o morzu pełnym z 29 kwietnia 1958 r. (Dz. U. 1963, Nr 33, poz. 187); art. 32 oraz 236 Konwencji o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. 2002, Nr 59, poz. 543).

¹⁹⁵ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, op. cit. s. 16.

¹⁹⁶ A. S. Williams, *The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in the Global War on Terror*, „Air Force Law Review”, 59/2007, s. 104.

¹⁹⁷ J. Sutor, *Immunitet państwa*, Warszawa 2011, s. 211. Podobnie: H. Fox, *The Law of State Immunity*, Oxford 2008, s. 717. Ograniczeniem jest również doktryna aktu państwa, by nie doprowadzić do korzystania w praktyce z absolutnej koncepcji immunitetu suwerennego państwa, por. sprawa Letelier przeciwko Republice Chile z 1980 r., za: M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2011 s. 404.

¹⁹⁸ D. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009, s. 39.

¹⁹⁹ W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, wyd. 18, Warszawa 2020, s. 207-208.

w prawie międzynarodowym zasady suwerennej równości państw²⁰⁰. Jako potwierdzenie wskazuje wyrok w sprawie immunitetów jurysdykcyjnych, w którym Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że „norma dotycząca immunitetu państwa zajmuje istotne miejsce w prawie międzynarodowym i w stosunkach międzynarodowych. Wynika ona z zasady suwerennej równości państwa, która zgodnie z art. 2 ust. 2 Karty Narodów Zjednoczonych²⁰¹, jest jedną z fundamentalnych zasad międzynarodowego porządku prawnego”²⁰².

Immunitet państwowego statku powietrznego ma charakter jurysdykcyjny, zatem dotyczy immunitetu od postępowania przed organami sprawiedliwości innego państwa i dotyczy problematyki ujętej w części II i III konwencji Narodów Zjednoczonych o immunitecie państwa. W szczególności art. 6 konwencji, odzwierciedlający normy zwyczajowe, wskazuje, że państwo powinno zapewnić skuteczność immunitetowi przez powstrzymanie się od wykonywania swojej jurysdykcji w postępowaniu przed sądami krajowymi przeciwko innemu państwu. Ponadto art. 18 i 19 konwencji wskazują, że nie mogą być stosowane żadne środki ograniczające możliwość wykorzystania własności państwowej.

Przekonujący wydaje się pogląd R. Abeyratne, który wyprowadza istnienie immunitetu dyplomatycznego powietrznych statków państwowych używanych przez głowę państwa z art. 22 Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych²⁰³. Akt ten przewiduje ochronę - nietykalność dla pomieszczeń dyplomatycznych, obejmującą ograniczone prawo wkraczania funkcjonariuszy państwa (za zgodą szefa misji), a także specjalny obowiązek państwa przyjmującego, które zobowiązane jest do „przedsięwzięcia wszelkich stosownych kroków dla ochrony pomieszczeń misji przed jakimkolwiek wtargnięciem lub szkodą oraz zapobieżenia jakimkolwiek zakłóceniu spokoju misji lub uchybieniu jej godności” (art. 22 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych). Następnie akt reguluje wyłączenie spod prawa do rewizji, rekwizycji, zajęcia czy egzekucji nie tylko pomieszczenia misji, urządzeń czy przedmiotów, ale też i innych środków transportu misji (art. 22 ust. 3 Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych)²⁰⁴.

²⁰⁰ Ł. Kułaga, *Immunitet państwowego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, Rok LXXVII – zeszyt 4 – 2015, s. 78.

²⁰¹ Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych, dalej jako: Karta Narodów Zjednoczonych (Dz.U. 1947 nr 23 poz. 90).

²⁰² ICJ Rep. 2012, § 57 zob. również M. Kałduński, *The law of state immunity in the case concerning jurisdictional immunities of the state (Germany v. Italy)*, „The Law and Practice of International Courts and Tribunals” 13, 2014, s. 64-69, za: Ł. Kułaga, *Immunitet państwowego statku...*, op. cit., s.78.

²⁰³ Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych, sporządzona w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r., (Dz. U. z 1965 nr 37 poz. 232), dalej jako: Konwencja wiedeńska o stosunkach dyplomatycznych.

²⁰⁴ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit., s. 653.

Innego zdania jest M. Żylicz, który nie znajdując podstaw w prawie międzynarodowym twierdził, że „specyficzny status państwowych statków powietrznych (łącznie z ich *sui generis* „immunitetem”) wynika w istocie bardziej z grzeczności międzynarodowej, aniżeli ze zwyczajowej normy prawa międzynarodowego”²⁰⁵.

Jeżeli zatem w świetle przywołanych przepisów immunitet państwowych statków powietrznych nie budzi większych wątpliwości, słowa komentarza wymaga czy taką ochroną objęty będzie samolot, który uległ zniszczeniu. Trzeba na wstępie zaznaczyć, że samolot wojskowy czy inny w służbie publicznej, ma najczęściej wyposażenie służące realizacji specjalnych zadań. W przypadku samolotu głowy państwa czy innych ważnych polityków może to być system łączności satelitarnej, urządzenia szyfrujące itp., również należące do NATO. W Polsce Biuro Bezpieczeństwa Narodowego dążyło w 2013 r. do stworzenia narzędzi pozwalających na ciągłe zarządzanie państwem na wypadek sytuacji kryzysowych czy wojny, postulując by samolot prezydencki był „powietrznym stanowiskiem kierowania państwem”²⁰⁶. Jednocześnie rozwiązania takie znane są chociażby w przypadku samolotu prezydenta USA, gdzie na pokładzie znajduje się „latający gabinet owalny”²⁰⁷. Ponadto takie statki powietrzne mogą być wyposażone w system obrony powietrznej czy system ostrzegania²⁰⁸, co oznacza, że na pokładzie samolotu przelatującego zgodnie z zezwoleniem przez terytorium innego państwa, przewożona jest broń, której aspekty techniczne i produkcyjne zazwyczaj są objęta tajemnicą. Rodzi się zatem pytanie o to, czy statek taki nie powinien podlegać ochronie nawet po jego zniszczeniu np. w wyniku katastrofy lotniczej.

Rozwiązania tego dylematu można ponownie poszukać w prawie morza. D. Bugajski nie zgadza się z *Kommandanteb-Handbuch*, gdzie wyrażono pogląd, iż nawet zatopiony okręt zachowuje swój immunitet²⁰⁹. Jego zdaniem zniszczony okręt przestaje stanowić okręt w rozumieniu prawa międzynarodowego, chociażby przy uwzględnieniu teorii funkcjonalnej

²⁰⁵ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, op. cit., s. 46.

²⁰⁶ <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2673,Synteza-Raportu-BBN-o-bezpiecznym-transporcie-VIP-ow.html> (dostęp 21.11.2022).

²⁰⁷ <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1538715%2Cair-force-one-latajaca-forteca-prezydenta-usa-zdjecia.html> (dostęp 21.03.2023).

²⁰⁸ W 2008 r. kiedy negocjowano warunki remontu Tu-154M pojawił się pomysł zainstalowania na samolocie „systemu ostrzegania o promieniowaniu RWR typ ALR 300 (V2)R, systemu ostrzegania o odpaleniu rakiety MWS typ AN/AAR 60 oraz systemu odpalania przeciwródków typu ALE-47”. MON zrezygnował z planów w 2009 r. w związku z ograniczeniami budżetowymi, patrz Załącznik nr 35 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Przetarg na remont, kalendarium i skutki remontu Tu-154M w Rosji, s. 5-6, 17, https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport/blok_A/Zalacznik_nr_35.pdf (dostęp 21.03.2023).

²⁰⁹ D. Bugajski, op. cit., s. 39.

immunitetów przysługujących organom państwa, bowiem zatopiony statek nie służy już wykonywaniu powierzonych zadań. Zauważa, że jednak nie wpływa to na kwestię prawa własności, a co za tym idzie wydobywanie wraku lub jego eksploracja wymaga zgody państwa bandery²¹⁰. Podobnie uważa I. Brownlie, który uznaje okręty wojenne za organy państwa tak długo jak „znajdują się pod dowództwem wyznaczonego oficera i pozostają w służbie państwa. Wraki okrętów wojennych opuszczone przez załogę nie są organami państwa, ale są nadal jego własnością”²¹¹.

Przenosząc te rozważania na grunt prawa lotniczego trzeba przywołać pogląd wyrażony w opinii Z. Galickiego, sporządzonej na potrzeby administracji publicznej po zdarzeniu lotniczym w dn. 10 kwietnia 2010 r., w której stwierdza: „nie wydaje się (...) oparte na jakiegokolwiek podstawie prawnej twierdzenie, iż immunitetem objęty ma być wrak państwowego statku powietrznego (a raczej jego szczątki). Należy tu wyraźnie odróżnić przywilej nietykalności pomieszczeń misji dyplomatycznej, wynikający z prawa zwyczajowego i traktatowego, który uniemożliwia ingerencję służb ratunkowych bez zgody szefa misji, nawet w przypadku pożaru lub klęski żywiołowej. Nie wydaje się także właściwe łączenie statusu prawnego statku powietrznego ze statusem prawnym osób i mienia znajdujących się na pokładzie. Wchodząc do ambasady nie uzyskujemy przecież automatycznie przywilejów i immunitetów dyplomatycznych.”²¹².

Z kolei K. Myszone-Kostrzewa przywołując m.in. stanowisko M. Lachsa, który dopuszcza stosowanie analogii ze względu na wypracowaną już praktykę (w tym przypadku stosowanie przepisów prawa morza do prawa lotniczego), wyraziła pogląd: „wojskowe statki powietrzne, pod warunkiem, że znalazły się nad lub na terytorium obcego państwa za jego zgodą, powinny być traktowane jak organy państwa i korzystać z immunitetu jurysdykcyjnego. Wraki takich statków pozostają nadal własnością państwa i chroni je immunitet tego państwa”²¹³. Zwolennicy teorii ochrony wraku podkreślają, że ochrona trwa, dopóki państwo bandery nie zrzeknie się swoich praw w drodze wyraźnego oświadczenia albo poprzez

²¹⁰ Ibidem.

²¹¹ R. Jennings, A. Watts (red.), *Oppenheim's International Law*, wyd. IX, 1992, t. 1, s. 1165 za: K. Myszone-Kostrzewa, K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944*, op. cit., s. 403-404.

²¹² Z. Galicki, *Opinia prawna n. t. niektórych prawnomiędzynarodowych aspektów katastrofy pod Smoleńskiem*, Warszawa, 7 maja 2010 r., s. 5.

²¹³ K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944*, op. cit., s. 404

zawarcie umowy sprzedaży lub darowizny wraku na rzecz innego państwa²¹⁴. Taki szczególny status wraków morskich zakłada między innymi zakaz ich „badania, niszczenia, przemieszczania lub wydobycia na powierzchnię przez inne (niż państwo bandery) podmioty”²¹⁵. Wyjątkami są jedynie sytuacje nagłej kolejno konieczności - kiedy wrak stwarza zagrożenie bądź utrudnia żeglugę. W jednym z opracowań MSZ stworzonych ad vocem sytuacji prawnej samolotu Tu-154M podkreśla się, że wrak tego państwowego statku powietrznego będzie korzystał z takiej samej ochrony jak statek, a brak sprzeciwu polskich władz wobec niszczenia wraku mógł być odebrany jako zrzeczenie się przez nasz kraj *per facta concludentia* uprawnień wynikających z immunitetu państwa²¹⁶.

Powyżej opisane spojrzenie jest przekonujące. Skoro podczas legalnego pobytu w innym państwie, majątek państwa i siły zbrojne podlegają ochronie²¹⁷ - statek powietrzny należący do sił zbrojnych jest wolny od zajęcia, jego suwerenność musi być poszanowana, a celem immunitetu jest ochrona kompetencji państwa²¹⁸, to zdaniem autorki statek może być chroniony również po zniszczeniu konstrukcji. W wymiarze praktycznym, w takiej sytuacji nie powinno dochodzić do naruszenia integralności urządzeń, systemów, które były bezpośrednio związane z wykonywaniem funkcji państwowych, szczególnie jeśli stają się przedmiotem dochodzenia z udziałem organów sprawiedliwości.

Inną natomiast sytuacją prawną jest przebywanie państwowego statku powietrznego w przestrzeni danego państwa lub na terytorium bez jego zgody. Wówczas państwo rejestracji nie może skutecznie powołać się na immunitet, czego przykładem w praktyce jest katastrofa rosyjskiego wojskowego myśliwca Su-27 na Litwie, do której doszło we wrześniu 2007 r. w wyniku zbieżności z kursu²¹⁹. Statek powietrzny został zatrzymany i przebadany wraz urządzeniami pokładowymi oraz tajnym narzędziem wykorzystywanym do rozpoznawania samolotów nieprzyjaciela²²⁰. Po wyjaśnieniu przyczyn zdarzenia wrak oddano Rosjanom.

²¹⁴ J. Ashley Roach, R. W. Smith, *United States responses to excessive maritime class*, Haga 1996, s. 417 i n., za: *Szczególne typy własności w prawie międzynarodowym w kontekście katastrofy smoleńskiej*, opinia prawna sporządzona w MSZ stanowiąca załącznik do pisma Prokuratora Generalnego skierowanego w dniu 24 maja 2016 r. do Ministra Obrony Narodowej, s. 9.

²¹⁵ Ibidem.

²¹⁶ Ibidem, s. 10.

²¹⁷ W. Góralczyk, S. Sawicki, op. cit., s. 151.

²¹⁸ W. Czapliński, A. Wyrozumka, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, wyd. 3, Warszawa 2014, s. 311.

²¹⁹ <https://www.urm.lt/nato/en/news/interdepartmental-commission-completed-the-investigation-of-russian-fighter-crash-in-lithuania> (dostęp 24.11.2022).

²²⁰ <https://jamestown.org/program/question-marks-multiply-after-russian-plane-crash-in-lithuania/> (dostęp 24.11.2022).

Podobnie korzystania z immunitetu społeczność międzynarodowa odmawia w sytuacji niejasnej deklaracji co do faktycznego statusu samolotu, np. w celu obejścia wymogu uzyskania niezbędnych pozwoleń. W tym przedmiocie uwagi poczyniła Komisja Wenecka²²¹ na kanwie przypadku transportu więźniów z USA do tajnych więzień na terytorium UE. Jej zdaniem państwowe statki powietrzne mogą powoływać się na immunitet tylko wtedy, gdy klarownie informują państwo przelotu o swojej funkcji państwowej za pośrednictwem przewidzianych prawem kanałów. Jeżeli cel publiczny nie został zadeklarowany w celu obejścia wymogu uzyskania niezbędnych zezwoleń, państwo nie będzie mogło ubiegać się o status statku powietrznego państwowego, a samolot zostanie uznany za cywilny, a tym samym objęty zakresem zastosowania Konwencji chicagowskiej, włączywszy art. 16, który przewiduje prawo państwa terytorialnego do przeszukania i inspekcji²²².

5. Rodzaje statków powietrznych w prawie krajowym

Z poprzedniego podpunktu jasno wynika, że wyliczenie dotyczące służb publicznych zawarte w art. 3 Konwencji chicagowskiej jest niewyczerpujące, co oznacza, że państwa mogą posiłkować się regulacjami krajowymi w celu rozstrzygnięcia kontrowersji wokół stosowania tego aktu prawa międzynarodowego. Chociaż M. Żylicz podchodzi z dystansem do takiej metody postępowania²²³, to R. Bartsch konstatuje, że międzynarodowe prawo lotnicze wywodzi się z wielu źródeł, z których najważniejsze - obok międzynarodowych traktatów, konwencji, dwustronnych i wielostronnych umów dotyczących usług lotniczych i bezpieczeństwa - pozostaje właśnie krajowe prawo lotnicze²²⁴. W praktyce statki powietrzne używane w służbie państwowej wpisywane są do rejestrów odpowiednich państwowych jednostek organizacyjnych, prowadzonych zgodnie z regulacjami krajowymi. Ponadto wobec tego, że statki państwowe są praktycznie pozostawione poza zakresem regulacji o zasięgu światowym, państwom pozostawiono uchwalenie takich norm²²⁵, które pozwolą na bezpieczny udział tego szczególnego rodzaju statków powietrznych w międzynarodowej żegludze.

²²¹ Tzw. Konwencja Wenecka to Europejska Komisja na rzecz Demokracji przez Prawo będąca organem doradczym Rady Europy.

²²² European Commission for Democracy Through Law (Venice Commission), „Draft opinion on the international legal obligations of council of Europe member states in respect of secret detention facilities and inter-state transport of detainees”, Opinion no. 363/2005, 08.03.2006, [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-DI\(2006\)001-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-DI(2006)001-e) (dostęp 13.11.2022).

²²³ M. Żylicz, *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, op. cit., s. 8.

²²⁴ R. I. C. Bartsch, *International Aviation Law. A Practical Guide*, wyd. 2, Nowy York 2018, s. 18.

²²⁵ Michael Tremblay, *The Legal Status of Military Aircraft in International Law*, 2003, <https://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/QMM/TC-QMM-81237.pdf> (dostęp 30.06.2022).

Również ICAO dopuszcza rozstrzygnięcie w przedmiocie kwalifikacji prawnej na podstawie prawa krajowego w razie wątpliwości, bowiem statki przelatujące w przestrzeni powietrznej danego państwa podlegają jego regulacjom²²⁶. Dlatego nie można pominąć prawa krajowego w rozważaniach nad statusem statku powietrznego.

5.1 Kwalifikacja prawna statków powietrznych w polskim prawie krajowym

Polskie prawo już w okresie przedwojennym, w ślad za Konwencją paryską, wyszczególniało statki prywatne, wojskowe oraz pełniące służbę publiczno-państwową, a za kryterium podziału przyjęto przynależność (rejestrację) statku powietrznego oraz charakter militarny bądź cywilny dowództwa²²⁷.

„Art. 5. Statek będący w rozporządzeniu władz wojskowych i znajdujący się pod dowództwem osoby pełniącej służbę wojskową, uważa się za statek wojskowy.

Statki powietrzne nie należące do Skarbu Państwa i nie będące w rozporządzeniu władz wojskowych, uważa się za statki prywatne.”²²⁸.

Następnie wpływ na ukształtowanie podziału lotnictwa w polskim systemie prawa lotniczego miała przyjęta przez Polskę w 1944 r. Konwencja chicagowska. W ustawie z 1962 r. wyróżniono lotnictwo cywilne oraz lotnictwo wojskowe i lotnictwo będące w służbie celnej i w służbie porządku publicznego²²⁹. W doktrynie zauważano, że statki wojskowe, celne i używane w służbie porządku publicznego pozostają w dyspozycji państwa, gdyż przeznaczone są do spełniania zadań, należących do zakresu administracji państwowej²³⁰.

Ustawa z 1962 r. została zastąpiona ustawą prawo lotnicze z 2002 r., która w art. 1 ust. 3 definiuje lotnictwo cywilne jako obejmujące wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego. Lotnictwo państwowe zostało określone jako państwowe statki powietrzne, załogi tych statków oraz lotniska państwowe wykorzystywane wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych. Następnie zgodnie z art. 2 pkt 2

²²⁶ Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego, dokument roboczy Komitetu Prawnego nr LC/29-WP/2-1, op. cit., s. 9.

²²⁷ E. Czajkowski, *The Polish Aircraft Law*, „Review of Polish Law and Economics 1”, 1928-1929, s. 379.

²²⁸ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym, (Dz.U. 1928 nr 31 poz. 294).

²²⁹ Art. 1 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. prawo lotnicze, (Dz.U. 1962 nr 32 poz. 153).

²³⁰ T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem*, op. cit., s. 26.

ustawy prawo lotnicze za polski państwowy statek powietrzny uważamy statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny) oraz statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego). Zatem na gruncie krajowego prawa lotniczego wyróżniamy trzy rodzaje statków powietrznych - cywilne, wojskowe oraz statki lotnictwa służb porządku publicznego. Wojskowe statki powietrzne są wpisywane do odpowiedniego rejestru prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej (art. 43 ustawy prawo lotnicze), natomiast statki służb porządku publicznego są rejestrowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (art. 44 ustawy prawo lotnicze). Doktryna zauważa, że definicja statku państwowego sformułowana przez polskiego ustawodawcę nawiązuje do koncepcji z art. 3 lit. b Konwencji chicagowskiej²³¹, z jednoczesnym rozszerzeniem celów służby publicznej.

5.2 Kwalifikacja prawna statków powietrznych w prawie krajowym innych państw

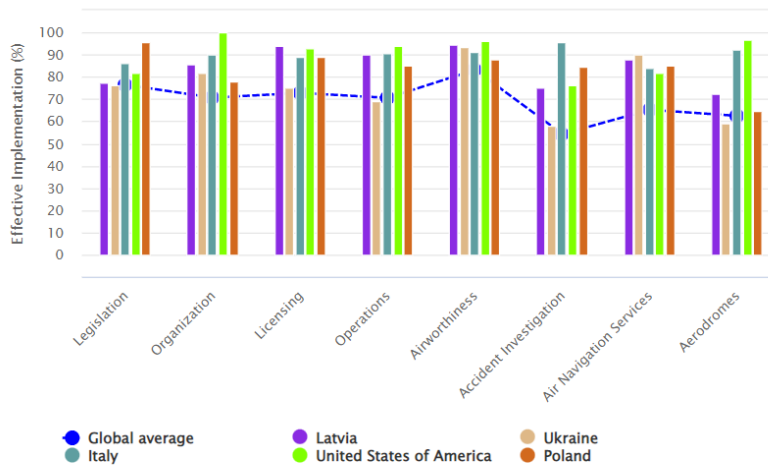
R. de Oliveira zauważył, że tam gdzie prawo międzynarodowe nie daje pewności, można dążyć do wyklarowania sytuacji prawnej statków powietrznych przy pomocy prawa krajowego²³². Trzeba mieć tylko na względzie różnorodność terminów, jakimi się posługują państwa, bowiem obok wielu przypadków wyraźnie zdefiniowanych „cywilnych” i „państwowych statków powietrznych”, są też prawodawcy używający pojęć, takich jak „publiczny statek powietrzny”, „prywatny statek powietrzny” i „rządowy statek powietrzny”. Ponadto prawa krajowe recypują postanowienia prawa międzynarodowego przyjmując, że o statusie statku powietrzego rozstrzyga osoba właściciela jak i jego przeznaczenie²³³, dlatego do ciekawych konkluzji może doprowadzić obserwacja perspektywy innych systemów prawa i przyjętych w nich klasyfikacji, a także definicji poszczególnych rodzajów samolotów. Zainteresowanie autorki wzbudziły państwa europejskie: Łotwa, Ukraina oraz Włochy, których prawodawstwo wywodzi się z podobnego do polskiego kontynentalnego systemu prawnego oraz Stany Zjednoczone Ameryki Północnej - ze względu na system

²³¹ K. Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Komentarz* [w:] *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, Warszawa 2022, dostęp SIP Legalis.

²³² R. de Oliveira, *The Distinction between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law with Regard to Civil and State Aircraft in Relation to Aviation Practicalities*, op. cit., s. 330.

²³³ K. Myszone-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrzego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944*, op. cit., s. 401.

common law. Wspólnym mianownikiem jest cechowanie się wysoką oceną audytorów z USOAP²³⁴ w zakresie efektywności implementacji przepisów międzynarodowych, zbliżoną do średniej lub ją przewyższającą²³⁵. Do porównania zostały dobrane państwa, których ewaluacja nastąpiła w podobnym czasie²³⁶.



Rysunek 2. Wykres ilustrujący porównanie wskaźnika implementacji dot. prawodawstwa w wybranych państwach.

Źródło: dane USOAP ICAO²³⁷.

Jest rzeczą interesującą, że ustawodawca krajowy w ramach jednego aktu prawnego niekiedy łączy dwie koncepcje klasyfikowania statków powietrznych. Litewskie prawo lotnicze²³⁸ definiując cywilny statek powietrzny wyraźnie nawiązuje do Konwencji chicagowskiej stanowiąc, że jest to „każdy statek powietrzny inny niż statek powietrzny państwowy” (art. 2 ust. 11 litewskiej ustawy prawo lotnicze), podobnie korzystając z koncepcji służby poprzez statek powietrzny państwowy rozumie „statek powietrzny używany przez

²³⁴ Ang. *Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP*, czyli Uniwersalny program nadzoru nad bezpieczeństwem to program, za pomocą którego ICAO monitoruje wypełnianie obowiązków w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem przez państwa członkowskie. Więcej na: <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/FAQ.aspx>. (dostęp 01.08.2022).

²³⁵ Ocena implementacji polega na ocenie wykorzystywania w praktyce przepisów międzynarodowego prawa lotniczego. Globalna średnia implementacji wynosi 76%. Wskaźnik wyniósł odpowiednio dla Łotwy 77%, dla Ukrainy 76%, dla Włoch 86%, dla USA 81%, dla Polski 95%.

²³⁶ Ewaluacja była przeprowadzana odpowiednio dla Łotwy w 2015 r., dla Ukrainy w 2020 r., dla Włoch w 2022 r., dla Polski w 2020 r. Jedynym wyjątkiem jest audyt USA przeprowadzony w 2007 r. Autorka jednak nie rezygnuje z zestawienia tego państwa z innymi ze względu na bardzo bogate prawodawstwo w zakresie kwalifikacji prawnej statków powietrznych.

²³⁷ Wykres wygenerowany ze strony <https://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx> (dostęp 01.08.2022).

²³⁸ Ustawa prawo lotnicze Republiki Litewskiej, Dziennik Państwowy 2000-11-03, nr. 94-2918, wersja jednolita stan prawny na 02.02.2022, <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalActEditions/TAR.9D2F66B96EBC?faces-redirect=true> (dostęp 20.02.2023), dalej jako: litewska ustawa prawo lotnicze.

instytucje obrony narodowej, służby celne i spraw wewnętrznych” (art. 2 ust. 44 litewskiej ustawy prawo lotnicze). Jednak już w przypadku wojskowego statku powietrznego, odwołuje się do koncepcji rejestracji, ujmując go jako „statek powietrzny zarejestrowany w rejestrze wojskowych statków powietrznych Republiki Litewskiej” (art. 2 ust. 17 litewskiej ustawy prawo lotnicze). Litwa stanowi generalnie ciekawy przykład, bowiem dopiero w 2020 roku wprowadziła 3 kategorie statków powietrznych, wcześniej bowiem nie posługiwała się w ogóle pojęciem „państwowych statków powietrznych”²³⁹.

Rozpatrując natomiast prawo krajowe państw Europy Wschodniej uwagę zwraca szczegółowa definicja państwowego statku powietrznego w ukraińskim Kodeksie Lotniczym²⁴⁰. Zgodnie z art. 1 pkt 30 tego aktu do lotnictwa państwowego należą statki powietrzne wykorzystywane do wykonywania funkcji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa narodowego i obrony państwa oraz ochrony ludności powierzone Siłom Zbrojnym Ukrainy i innym formacjom wojskowym utworzonym zgodnie z ukraińskim prawem, Policji Narodowej, specjalnie upoważnionym centralnym organom wykonawczym ds. ochrony ludności, organom ochrony granicy Ukrainy, organom celnym (opłat i dochodów zgodnie z nowelizacją z 2015 r.)²⁴¹. Zaś sam statek powietrzny państwowy został zdefiniowany jako statek powietrzny, który jest używany w wojsku, służbie granicznej, służbie ochrony ludności, w organach Policji Państwowej i organach celnych²⁴².

Włoski kodeks regulujący żeglugę powietrzną wyróżnia statki powietrzne państwowe i prywatne. Poprzez statek państwowy (wł. *aeromobile di Stato*) rozumie się samoloty wojskowe oraz będące własnością państwa, wykorzystywane (wł. *impiegati*) w usługach

²³⁹ <https://www.sulijapartners.com/2020-01-06-new-wording-law-on-aviation> (dostęp 20.02.2023).

²⁴⁰ Kodeks Lotniczy Ukrainy Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2011, nr 48-49, s.536, stan prawny na dzień 21.11.2021 uwzględniający nowelizację z dn. 07.08.2020 r., dostępny: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (dostęp 21.11.2021), wersja w języku angielskim <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=45409> (dostęp 21.11.2021).

²⁴¹ „30) the state aircraft - aircraft which uses aircrafts for the purpose of accomplishment of functions on ensuring national security and defense of the state and protection of the population which are assigned to the Armed Forces of Ukraine, other military forming formed according to the laws of Ukraine, bodies of National police, specially authorized central executive bodies concerning civil protection, bodies of protection of frontier of Ukraine, customs authorities” <https://cis-legislation.com/document.fwx?rgn=45409>. W oryg. „30) державна авіація - авіація, що використовує повітряні судна з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митні органи”.

²⁴² „31) the state aircraft - the aircraft which is used in the military, border service, service of civil protection, in bodies of National police and customs authorities”; W oryg. „31) державне повітряне судно - повітряне судно, що застосовується у військовій, прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах Національної поліції та митних органах”.

instytucjonalnych Państwowej Policji, Służby Celnej, Państwowej Straży Pożarnej, Departamentu Ochrony Cywilnej lub w jakiegokolwiek innej służbie państwowej²⁴³. Użyte w regulacji włoskiej słowo „*impiegati*” wskazuje, że o statusie statku rozstrzyga kryterium funkcjonalne, czyli „zaangażowanie” bądź „wykorzystanie” danego statku powietrznego. Wszystkie inne statki powietrzne są uważane za prywatne. Włoski prawodawca uregulował również sytuację użycia statków powietrznych przez podmioty publiczne lub prywatne incydentalnie, okazjonalnie do działań mających na celu ochronę bezpieczeństwa narodowego²⁴⁴. Takie statki są traktowane jako statki powietrzne państwowe, co rozstrzyga wiele wątpliwości, np. lotów humanitarnych czy użycia statków cywilnych w celach wojskowych²⁴⁵. Warto też zauważyć, że „ochrona bezpieczeństwa narodowego” jest szeroką klauzulą pozostawiającą duże pole do interpretacji.

Włoski kodeks lotniczy przewiduje ponadto użycie statków prywatnych do niekomercyjnej służby państwowej (wł. *servizio di Stato*), wykonywanej w interesie władz i instytucji publicznych²⁴⁶. Rozporządzenie wykonawcze precyzuje, że są to loty związane z pełnieniem funkcji instytucjonalnych ochrony bezpieczeństwa, zdrowia publicznego lub dotyczące innych podstawowych interesów Republiki Włoch. W celu zapewnienia sprawnej organizacji powstał nawet odrębny urząd - Służba Lotów Państwowych i Humanitarnych (wł. *Servizio per i voli di Stato e umanitari*) działający w Biurze Sekretarza Generalnego Rady Ministrów, z niezależnością funkcjonalną i zarządczą oraz bezpośrednią podległością Sekretarzowi Generalnemu²⁴⁷. Urząd korzysta w drodze wyjątku ze statków prywatnych²⁴⁸, nadając im specjalne uprawnienia, priorytet do korzystania z przestrzeni

²⁴³ W oryg. „(...) sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle forze di polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio di Stato.”, art. 744 codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, parte aggiornata al Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n.151, Gazzetta Ufficiale n.93 del 18-4-1942, dalej jako: włoski kodeks lotniczy, https://www.gazzettaufficiale.it/dettaglio/codici/navigazione/687_1_1 (dostęp 02.03.2023).

²⁴⁴ W oryg. „Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.”, art. 744 włoskiego kodeksu lotniczego *in fine*.

²⁴⁵ A. Masutti, *Il diritto aeronautico*, Turyn 2020, wyd. 3, s. 142.

²⁴⁶ Art. 746 włoskiego kodeksu lotniczego.

²⁴⁷ Służba jest strukturą wspierającą Prezesa Rady Ministrów w zakresie regulacji, koordynacji, autoryzacji, wykonywania i kontroli państwowego transportu lotniczego lub w każdym przypadku interesu państwa, w tym transportu lotniczego w nagłych przypadkach zdrowotnych oraz w celach humanitarnych i związanych z bezpieczeństwem, <https://presidenza.governo.it/UVGU/>, (dostęp 02.03.2023).

²⁴⁸ Art. 4 ust. 1 lit. d Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 gennaio 2008, Disposizioni di attuazione dell'articolo 746, comma quarto, del codice della navigazione, Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.42 del 19-02-2008, <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2008/02/19/08A01139/sg> (dostęp 02.03.2023).

powietrznej oraz wyłączając niektóre przepisy stosowane do żeglugi cywilnych statków powietrznych.

Dla porównania, w Polsce gdy prezydent odbywa lot wycarterowanym przez MON samolotem komercyjnych linii lotniczych, statek powietrzny, pomimo nadanego statusu HEAD, jest traktowany jako cywilny, co może powodować wiele nieścisłości prawnych. Dostrzeżono to latem 2020 r. gdy doszło do incydentu - samolot wystartował bez obecności i zgody kontroli lotu z lotniska w Babimoście. Operacja lotnicza wykonywana była dzierżawionym od PLL LOT samolotem, a więc taką operację lotniczą i załogę obowiązywała instrukcja operacyjna LOT-u, szczególnie punkt 8.3.1 tego dokumentu, który nie przewidywał możliwości wystartowania z lotniska bez pełniącego służbę kontrolera. Incydent ten badała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), właściwa zdarzeniom w lotnictwie cywilnym, stąd można wysnuć wniosek o zakwalifikowaniu tego statku powietrznego jako cywilnego²⁴⁹ na potrzeby problematyki bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Wracając jednak do reżimu włoskiego, można poczynić obserwacje na temat definiowania samolotów wojskowych. Włoski prawodawca położył akcent na szczególne cechy konstrukcyjne oraz wyposażenie służące celom militarnym oraz odesłał do przepisów pozakodeksowych. Znaczenie ma też certyfikacja zdatności do lotu i rejestracja w wojskowych rejestrach statków powietrznych przez Ministerstwo Obrony²⁵⁰. W poszukiwaniu przepisów pozakodeksowych, do których odsyła ustawodawca, w doktrynie włoskiej podkreśla się rolę obowiązującego nadal prawa wojennego z 1938 r.²⁵¹. Zgodnie z nim za wojskowe statki powietrzne uważa się samoloty przeznaczone do celów wojskowych, a więc w kluczu kryterium przeznaczenia, jeżeli spełniają następujące warunki:

1. „wykazują walory militarne poprzez zgodne z prawem stosowanie przyjętych w tym celu znaków rozpoznawczych państwa, do którego należą;
2. znajdują się pod bezpośrednią władzą, bezpośrednią kontrolą i odpowiedzialnością państwa;
3. dowodzi nimi osoba wpisana na listy personelu wojskowego;

²⁴⁹ Raport końcowy PKBWL z incydentu nr – 2020/1589 z udziałem statku powietrznego Embraer ERJ-170-200lr, SP-LIG w dniu 2 lipca 2020 r., https://pkbwl.gov.pl/wp-content/uploads/2023/01/2020_1589_RK.pdf (dostęp 02.03.2023).

²⁵⁰ Art. 745 włoskiego kodeksu lotniczego.

²⁵¹ A. De Rosa, *Il regime giuridico dell'aeromobile militare*, s. 2, https://www.romadue-broglio.eu/wp-content/uploads/9-_-Regime-giuridico-aeromobile-militare_-De-Rosa-.pdf (dostęp 02.03.2023).

4. są obsługiwane przez personel wojskowy lub zmilitaryzowany.”²⁵².

Jednak niektórzy włoscy badacze prawa lotniczego, krytykując to podejście ze względu na odnośnienie się do elementów drugorzędnych i niepewnych, wymagających okresowego weryfikowania np. „znaków rozpoznawczych”, wskazywali na szczególną regułę zawartą w art. 11 *in fine* wojskowego kodeksu karnego na czas pokoju, który stanowi: „(...) dla celów wojskowego prawa karnego są (...) samoloty wojskowe (...) samoloty bojowe, (...) oraz wszelkie inne statki powietrzne używane w służbie Sił Zbrojnych Państwa pod dowództwem dowódcy wojskowego”²⁵³.

A. de Rosa skłania się ku definicji statku wojskowego pochodzącej z prawa wojny, gdyż sformułowanie z wojskowego kodeksu karnego wydaje się przydatne przede wszystkim do ustalenia zastosowania lub braku zastosowania wojskowego prawa karnego wobec dowódcy, załogi, pasażerów, pracowników obsługi technicznej, kontrolerów ruchu lotniczego itp. w przypadku przestępstw wynikających z użycia wojskowego statku powietrznego²⁵⁴. W orzecznictwie włoskich sądów karnych konsekwentnie przyjmuje się wykładnię, która mogłaby wskazywać na kwalifikację prawną względem rejestracji, bowiem „samoloty wojskowe” to te, które należą do sił zbrojnych (armii, marynarki wojennej, sił powietrznych), karabinierów, korpusu policji skarbowej (wł. *Guardia di Finanza*) i korpusu władz portowych/korpusu straży przybrzeżnej²⁵⁵.

Przykład Włoch jest też o tyle zajmujący, że włoski kodeks lotniczy traktuje jako „statek wojskowy” również zaprojektowane przez producentów zgodnie z cechami konstrukcyjnymi typu wojskowego, przeznaczone do zastosowań wojskowych wyroby przemysłu lotniczego,

²⁵² W oryg. „Sono considerati aeromobili militari quelli destinati a uso militare, qualora:

1) dimostrino la qualità militare mediante il legittimo uso dei segni distintivi adottati, a questo scopo, dallo Stato, al quale appartengono;

2) siano sotto l'autorità diretta, il controllo immediato e la responsabilità dello Stato;

3) siano comandati da persona iscritta nelle liste del personale militare;

4) siano equipaggiati da personale militare o militarizzato.”

Art. 230 Regio Decreto 8 luglio 1938 n. 1415, Approvazione dei testi della legge di guerra e della legge di neutralità. (038U1415), Gazzetta Ufficiale n.211 del 15-09-1938 - Suppl. Ordinario n. 211, dalej jako: włoskie prawo wojny <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1938-07-08;1415> (dostęp 02.03.2023).

²⁵³ W oryg. „Agli effetti della legge penale militare, (...) e aeromobili militari le navi e gli aeromobili da guerra, (...) o aeromobili regolarmente trasformati in navi o aeromobili da guerra, e ogni (...) e ogni altro aeromobile adibiti al servizio delle forze armate dello Stato alla dipendenza di un comandante militare., art. 11 Codici penali militari di pace e di guerra, Regio Decreto 20 febbraio 1941, n. 303 (041U0303), Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.107 del 06-05-1941 - Suppl. Ordinario, dalej jako: wojskowy kodeks karny, https://www.gazzettaufficiale.it/dettaglio/codici/penaleMilitare/25_1_1 (dostęp 02.03.2023).

²⁵⁴ A. De Rosa, *Il regime giuridico dell'aeromobile militare*, op. cit., s. 3.

²⁵⁵ *Ibidem*, s. 3.

nawet jeśli są jeszcze w fazie prototypowej lub eksperymentalnej, na potrzeby sił zbrojnych, policji i innych służb porządku publicznego²⁵⁶.

Następnie pozostawiając rozważania nad kręgiem europejskiej kultury prawnej, można przyjrzeć się rozwiązaniom przyjętym w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie w prawie federalnym wyróżnia się dwa rodzaje statków: cywilne i publiczne. Zgodnie z Kodeksem Przepisów Federalnych²⁵⁷, publiczny statek powietrzny oznacza statek nieużywany do celów komercyjnych, a używany wyłącznie przez rząd Stanów Zjednoczonych, będący własnością rządu i obsługiwany przez jakąkolwiek osobę do celów związanych ze szkoleniem załogi, rozwojem sprzętu lub będący własnością i obsługiwany przez rząd stanu. W definicji tej podkreśla się zarówno kwestie celu (służby), jak i własności państwowej bądź stanowej. Służbą w celu wypełniania funkcji, zadań rządowych (ang. *governmental function*) jest „działalność podejmowana przez rząd, taka jak obrona narodowa, misje wywiadowcze, straż pożarna, poszukiwania i ratownictwo, egzekwowanie prawa (w tym transport więźniów, przetrzymywanych i nielegalnych cudzoziemców), badania lotnicze lub zarządzanie zasobami biologicznymi lub geologicznymi”²⁵⁸.

Ciekawym rozwiązaniem jest uregulowanie włączające do tej definicji również eksploatację statku powietrznego przez siły zbrojne za zwrotem kosztów. Regulacja w tym miejscu zastrzega, że są to sytuacje gdy operacja jest prowadzona, aby „zareagować na znaczące i bezpośrednie zagrożenie życia lub mienia (w tym zasobów naturalnych) oraz gdy żadna usługa operatora prywatnego nie jest dostępna w celu zaradzenia temu zagrożeniu”²⁵⁹. Zatem w tym zakresie będą się mieściły loty humanitarne czy ratunkowe.

Dokument nie używa odrębnego określenia dla statków należących (ang. *owned*) lub obsługiwanych (ang. *operated*) przez siły zbrojne²⁶⁰, jak też wycarterowany (w celu

²⁵⁶ Art. 745 włoskiego kodeksu lotniczego.

²⁵⁷ Code of Federal Regulations, Title 14: Aeronautics and Space Chapter I, Subchapter A § 1.1., dalej jako: Kodeks Przepisów Federalnych, <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-1/section-1.1> (dostęp 15.02.2023).

²⁵⁸ W oryg. „For the sole purpose of determining public aircraft status, governmental function means an activity undertaken by a government, such as national defense, intelligence missions, firefighting, search and rescue, law enforcement (including transport of prisoners, detainees, and illegal aliens), aeronautical research, or biological or geological resource management.”, ibidem.

²⁵⁹ W oryg. „(...) if the government on whose behalf the operation is conducted certifies to the Administrator of the Federal Aviation Administration that the operation is necessary to respond to a significant and imminent threat to life or property (including natural resources) and that no service by a private operator is reasonably available to meet the threat”, ibidem.

²⁶⁰ Kodeks Przepisów Federalnych odsyła w tym zakresie do oddzielnych aktów normatywnych: „tytuł 10 United States Code” regulującego zadania poszczególnych sił zbrojnych, tytuły 14, 31, 32 lub 50, ustanawiające przepisy odnośnie do: funkcjonowania i zadań Straży Przybrzeżnej, Gwardii Narodowej, sektora finansów oraz obrony.

zapewnienia transportu siłom zbrojnym lub w sytuacji, kiedy wymaga tego interes narodowy²⁶¹), jeżeli statek realizuje zadania militarne lub jest eksploatowany w ramach wykonywania funkcji rządowych.

Choć w umowach międzynarodowych dotyczących lotnictwa cywilnego przyjmuje się podejście funkcjonalne, to widać, że teoria własności państwowych statków powietrznych nie straciła całkowicie swojej mocy w praktyce.

6. Teoretyczno-prawna analiza statusu prawnego statku powietrznego Tu-154 M

6.1 Dokumenty urzędowe dotyczące klasyfikacji samolotu Tu-154M

Jest powszechnie wiadome, że po 10 kwietnia 2010 r. sytuacja prawna samolotu Tu-154M stała się przedmiotem debaty publicznej i wzbudziła wiele wątpliwości. Niejasny przekaz oraz częste zmiany stanowiska wśród reprezentantów administracji rządowej²⁶² nie sprzyjają możliwościom poznawczym i badawczym, podobnie jak dualizm, który wykształcił się przy okazji badania zdarzenia lotniczego - Polska ostatecznie zakwalifikowała statek jako wojskowy, a Rosja jako cywilny. Dlatego dokumenty urzędowe oraz analizy prawne traktujące o statusie samolotu Tu-154M po zaistnieniu zdarzenia lotniczego z jego udziałem, są cennym materiałem źródłowym, który pozwoli na rozstrzygnięcie kwalifikacji prawnej i reżimu, w jakim odbywał lot Tupolew.

Poczynając od dokumentu sporządzonego przez przedstawicieli IMON ds. BL - komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za pracę KBWLLP, oraz przedstawicieli PKBWL w pierwszych dniach po zdarzeniu, można zauważyć, że „wypadek zaistniał przy udziale państwowego statku powietrznego i z udziałem załogi wojskowej”²⁶³.

O wykładni na rzecz statku państwowego świadczy też powołanie do zbadania zdarzenia z udziałem Tu-154M komisji badania wypadków właściwej dla lotnictwa

W razie gdy statek powietrzny zostanie użyty do realizacji tego rodzaju zadań, będzie kwalifikowany jako publiczny.

²⁶¹ J. A. Rockwell, Ch. A. Brown, op. cit., s. 57.

²⁶² <https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/534875,miller-o-statusie-lotu-tu-154m-do-smolenska-wojskowy.html> (dostęp 17.09.2022)

²⁶³ *Wyniki ustaleń poczynionych podczas spotkania pomiędzy przedstawicielami Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów i Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w sprawie podstaw pranych dotyczących zbadania wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101, jaki zaistniał w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem*, dokument z dnia 14 kwietnia 2010 r.

państwowego - Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W uzasadnieniu decyzji²⁶⁴ przywołane zostały podstawy prawne właściwe dla lotnictwa wojskowego²⁶⁵ oraz fakt przynależności do 36. specjalnego pułku lotnictwa transportowego (SPLT). Stanowisko takie wyrażali też przedstawiciele administracji państwowej, np. z MSZ: „samolot, który uległ katastrofie był tzw. państwowym statkiem powietrznym (wojskowym)”²⁶⁶.

W dokumencie sporządzonym, zgodnie z punktem 6.3 Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej, przez KBWLLP w odpowiedzi na projekt raportu MAK, strona polska²⁶⁷ sprzeciwiła się traktowaniu Tu-154M jako statku cywilnego argumentując, że lot samolotu miał charakter wojskowy ze względu na:

- rejestrację statku powietrznego w rejestrze wojskowych statków powietrznych;
- oznaczenia statku powietrznego (biało-czerwona szachownica), a także znak wywoławczy (PLF 101);
- wojskowy typ załogi;
- udokumentowane w Claris nr 050 wskazanie na wojskowy typ samolotu, przynależność do Sił Powietrznych RP oraz obecność prezydenta RP na pokładzie;
- złożony plan lotu, w którym wyszczególniono rodzaj lotu jako wojskowy z oznaczeniem „M” a także o statusie HEAD;
- uzyskanie zgody na wykonanie lotu wojskowego w przestrzeni powietrznej Republiki Białoruskiej oraz Federacji Rosyjskiej;
- wojskowy charakter lotniska lądowania „Smoleńsk Północny”, z wojskową służbą ruchu lotniczego;

²⁶⁴ Decyzja Nr 130/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

²⁶⁵ Art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (na dzień wydania decyzji Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.), § 6 ust. 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 roku w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (na dzień wydania decyzji Dz. U. Nr 138, poz. 1464).

²⁶⁶ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

²⁶⁷ Punkt 6.3 Załącznika 13: „Jeżeli Państwo prowadzące badanie otrzymuje uwagi w ciągu sześćdziesięciu dni od daty pisma przewodniego, to albo zmienia projekt raportu końcowego, włączając do niego treść otrzymanych uwag lub też na życzenie Państwa przekazującego uwagi, załącza te uwagi do raportu końcowego”.

- pochodzenie karty podejścia do lądowania z wojskowego zbioru informacji lotniskowo-nawigacyjnych Federacji Rosyjskiej, a więc przeznaczonych dla lotnictwa państwowego Federacji Rosyjskiej;
- brak skategoryzowania lotniska zgodnie z norami ICAO, wobec czego lotnisko nie było dopuszczone do przyjmowania lotów międzynarodowych;
- zabezpieczenie meteorologiczne lotniska zapewnione było zgodnie z wojskowymi przepisami FR²⁶⁸.

W raporcie rosyjska komisja MAK zdefiniowała jednak przelot Tu-154M jako nieregularny lot przewożący pasażerów²⁶⁹, a za obowiązujące uznała Federalne Reguły Lotnicze Lotnictwa Państwowego Federacji Rosyjskiej²⁷⁰.

KBWLLP w 2011 r., oprócz kwestii rejestracji wskazujących na status wojskowy, stwierdziła, że „statek wykonywał lot w misji oficjalnej i przewoził na pokładzie Prezydenta RP wraz z delegacją. Na podstawie przepisów międzynarodowego prawa lotniczego nie można jednoznacznie określić statusu statku powietrznego (ze względu na niejednorodną praktykę państw w tym zakresie). Z przepisów ustawy z dnia 3.07.2002 r. Prawo lotnicze wynika, że polski państwowy statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne RP uważa się za wojskowy statek powietrzny. Według zapisów polskiego prawa lotniczego oraz Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD, samolot Tu-154M był państwowym (wojskowym) statkiem powietrznym o statusie HEAD”²⁷¹.

Podobnie statek został zakwalifikowany w wynikach prac z ponownego badania w 2021 r.: „Tu-154M był samolotem należącym do Sił Zbrojnych RP, wpisanym 24.01.2005 r. do rejestru wojskowych statków powietrznych prowadzonego przez ministra obrony narodowej pod nr Sz-428, a jego użytkownikiem był 36. SPLT. W dniu zaistnienia zdarzenia lotniczego samolot wykonywał lot w służbie państwowej, tj. lot z udziałem najważniejszych osób w państwie, regulowany decyzją nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 czerwca

²⁶⁸ Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej jako: państwa rejestracji i państwa operatora do projektu Raportu końcowego z badania wypadku samolotu TU-154M nr boczny 101, który wydarzył się w dniu 10 kwietnia 2010 r., opracowanego przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy MAK, Warszawa 19 grudnia 2010 r., s. 97-98.

²⁶⁹ W oryg. „a non-regular international flight PLF 101 carrying passengers”, Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK, s. 7.

²⁷⁰ Schlumberger Ch. E., Stolorz S., *A Presidential Crash: Operational and Regulatory Aspects of an Accident Involving a High Level Delegation on a State Aircraft*, „Annals of Air and Space Law” 36, 2011, s. 313.

²⁷¹ Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny, Warszawa 2011, archiwum KBWLLP. Raport został unieważniony w dn. 10.08.2021 r.

2009 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w Lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” (Dz. Urz. MON nr 12, poz. 129). Lot wykonany przez Tu-154 M kwalifikowany jest zatem jako lot państwowy²⁷².

W zachowanej dokumentacji z organizacji wizyty prezydenta RP, podobnie jak wcześniejszej wizyty premiera RP w dniu 7 kwietnia 2010 r., w której wykorzystano Tu-154M nr boczny 101, statek powietrzny jest nazywany „wojskowym samolotem transportowym”, nieraz z dodatkowym określeniem „specjalny transport lotniczy”²⁷³.

Dodatkowo argumentację wzmacnia okoliczność, że statek powietrzny był też zwolniony z opłat za ewentualne przekroczenie norm dopuszczalnego hałasu, opłat za starty i lądowania, co jest cechą charakterystyczną lotów dyplomatycznych czy VIP²⁷⁴.

Z drugiej strony w interpretacji organów administracji publicznej pojawia się głos dystansujący się od jednoznacznego określenia statusu Tu-154M. W jednym z pism zostało wyjaśnione, że podczas podejmowania decyzji o zastosowaniu reżimu Konwencji chicagowskiej, „nie przesądzono o kwalifikacji operacji wykonywanej przez samolot wojskowy”²⁷⁵. Pojawiały się też głosy o locie cywilnym, takie jak wypowiedź ówczesnego ambasadora RP w Moskwie, który dostrzegł nieoficjalny charakter wizyty prezydenta i pominięcie norm protokolarnych przy jej organizacji²⁷⁶. MSZ natomiast „ani nie ustalał, ani nie zgodził się uznać charakteru przelotu 10 kwietnia 2010 r. (...) Sam lot nie jest w protokole nazwany, gdyż nie ma takiego zwyczaju; występują w programie jedynie sformułowania »odlot« lub »przyłot« »samolotu specjalnego TU-154 M«”²⁷⁷.

W wymiarze międzynarodowym głos zabrała Komisja Europejska, która w odpowiedzi na pytanie Polski stwierdziła: „(...) sam statek powietrzny, zarejestrowany i eksploatowany

²⁷² Raport z 2021 r., s. 297.

²⁷³ Pismo z-cy dyrektora Biura Dyrektora Generalnego M. Bonieckiej skierowane do Dowódcy Sił Powietrznych RP w dniu 30 marca 2010 r., nr wych. BGD-Lotn.7/4/2010/mk(2).

²⁷⁴ Pismo z-cy dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM M. Bonieckiej skierowane do Dyrektora Naczelnego Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w dniu 6 kwietnia 2010 r., nr wych. BGD-Lotn.7/4/2010/mk(6).

²⁷⁵ Propozycja odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji Posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Pana Wiesława Janczyka i Pana Adama Gawędy z dnia 21 kwietnia 2010 w sprawie katastrofy lotniczej w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem.

²⁷⁶ <https://www.rp.pl/wydarzenia/art6853221-icao-to-byl-panstwowy-lot> (dostęp 11.10.2022).

²⁷⁷ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

jako statek wojskowy, wykonywał lot państwowy. Takie statki powietrzne w UE, co do zasady, nie wchodzi w zakres kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz ogólnie europejskich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.”²⁷⁸. Kolejny organ międzynarodowy - Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy w rezolucji wzywającej Federację Rosyjską do zwrotu wraku samolotu, określiło samolot jako państwowy, realizujący przelot oficjalnej delegacji, służący celom państwowym²⁷⁹. Dokument dodatkowo podkreśla charakter załogi, rejestrację statku jako wojskowego oraz to, jakie osoby przewoził - prezydenta RP, dowódców wojskowych i wysokich rangą polityków²⁸⁰.

Znane jest też stanowisko ICAO, bowiem strona polska podjęła próbę zwrócenia uwagi organizacji na ten szczególny przypadek. Dyrektor Biura Prawnego i Stosunków Międzynarodowych ICAO jednoznacznie odmówił zaangażowania się ICAO w badanie i zajęcia stanowiska w przedmiocie naruszeń Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej przez FR, ze względu na brak kompetencji ICAO wobec statku państwowego, za jaki uznał Tu-154M w świetle art. 3 Konwencji chicagowskiej²⁸¹. Również rzecznik ICAO Denis Chagnon w wypowiedziach medialnych podkreślił, że Konwencja chicagowska nie ma zastosowania do zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r.²⁸².

6.2 Przegląd poglądów doktryny na temat klasyfikacji prawnej samolotu Tu-154M

Problem lotu Tu-154M znalazł swój oddźwięk w piśmiennictwie, gdzie poruszano zarówno temat jego aspektów prawnych, jak i uwarunkowań wyboru podstawy prawnej do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego z jego udziałem. Jednym z pierwszych prawników, którzy zabrali głos w tej sprawie był M. Żylicz. Stwierdził, że w rozumieniu art. 3 Konwencji chicagowskiej „(...) samolot Tu-154, który pod Smoleńskiem uległ katastrofie, nie był użyty ani w służbie wojskowej, ani innej państwowej w ścisłym funkcjonalnym

²⁷⁸ Odpowiedź udzielona przez Wiceprzewodniczącego Komisji Siima Kallasa w imieniu Komisji na pytania pisemne: E-011289/10, E-001344/11, Dz. U. C 286 E. z 30/09/2011, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-7-2010-011289-ASW_PL.html (dostęp 10.10.2022).

²⁷⁹ Resolution 2246 (2018)1 oraz Doc. 14607, Parliamentary Assembly of the Council of Europe, „The crash of Polish Air Force Tu-154M transporting the Polish State delegation on 10 April 2010 on the Russian Federation's territory”, 12 października 2018 r., s. 1, <https://pace.coe.int/en/files/25191> (dostęp 09.09.2022).

²⁸⁰ Ibidem, s. 5.

²⁸¹ W orygu. „I regret to say that it is beyond the mandate of ICAO to submit any views to the investigation of the accident in question”, pismo skierowane przez Dyrektora Biura Prawnego i Stosunków Międzynarodowych ICAO w dniu 5 kwietnia 2012 r. w odpowiedzi na Memorandum mec. Marii Szonert-Biniendy, nr AN 6/39.

²⁸² <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/300972,Lot> (dostęp 09.10.2022).

znaczeniu. Wprawdzie był eksploatowany przez jednostkę wojskową i pilotowany przez osoby wojskowe, ale wykonywał zadanie przewozu osób (w większości cywilnych) na zlecenie władzy cywilnej²⁸³. Analogicznie wypowiedział się minister spraw wewnętrznych i administracji, przewodniczący KBWLLP twierdząc, że Polska i Federacja Rosyjska są zgodne w kwestii cywilnego charakteru przelotu. Zdaniem ministra Millera o charakterze lotu nie decyduje właściciel statku powietrznego, lecz cel lotu, którym „było przewiezienie konkretnych osób, w związku z tym miał on charakter lotu pasażerskiego”²⁸⁴. Niełatwo przypisać słuszność takiej tezie w kontekście rozważań z poprzednich podpunktów, gdzie dowiedziono jak wielopłaszczyznowym zagadnieniem może być „cel” odbywania lotu. Nie można bowiem sprowadzać celu lotu jedynie do przewozu pasażerskiego w oderwaniu od szeregu aspektów, chociażby zaproponowanych przez ICAO w 1994 r.²⁸⁵. Ostatecznie w raporcie końcowym sporządzonym przez KBWLLP pod przewodnictwem J. Millera zakwalifikowano samolot i cel lotu jako państwowy, jak przytoczono w poprzednim podpunkcie.

Kolejny raz M. Żylicz pochylił się nad zagadnieniem międzynarodowoprawnego statusu samolotu przyznając nadrzędne znaczenie rodzajowi operacji i sposobowi użycia statku powietrznego w danym czasie²⁸⁶. Jego zdaniem wyrażenie „używane w służbie» należy interpretować jako odnoszące się raczej do rodzaju operacji, a nie do technicznej charakterystyki, oznaczenia statku czy też jego przydziału do określonej jednostki wojskowej, w której jest eksploatowany”. Specjalista pozbawił znaczenia również kwestię użytkowania przez pułk lotnictwa wojskowego ze względu na to, że przewozy VIP nie mają charakteru działań wojskowych. Tym samym M. Żylicz uzupełnił swój uprzednio wyrażony pogląd, bowiem dostrzegł, że statek nosi jednak cechy państwowego – niewojskowego. Autorka stoi natomiast na stanowisku, że jednostka wojskowa może mieć za przedmiot swoich kompetencji czy zadań transport najważniejszych osób w państwie i tym samym realizować działania „w służbie” wojskowej w rozumieniu norm chicagowskich. Tak było w przypadku 36. SPLT w 2010 r., tak jest obecnie w 1 bazie lotnictwa transportowego (1blt). Praktyka ta jest

²⁸³ M. Żylicz, *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, op. cit. s. 8.

²⁸⁴ „Kolejny dowód, że lot do Smoleńska był wojskowy”, 28.09.2010 r., <https://tvn24.pl/polska/kolejny-dowodze-lot-do-smolenska-byl-wojskowy-ra147387-3591049> (dostęp 10.10.2022) oraz Polskie uwagi: Tragiczny lot Tu-154M był lotem wojskowym, 13.01.2011 r., https://www.rmf24.pl/raporty/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/fakty/news-polskie-uwagi-tragiczny-lot-tu-154m-by-lotem-wojskowym,nId,317979#crp_state=1 (dostęp 10.10.2022).

²⁸⁵ *Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego*, op. cit.

²⁸⁶ M. Żylicz M., *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego* op. cit., s. 8-9.

powszechna - wystarczy przywołać przykładowo 31. Skrzydło Carmelo Raiti włoskich sił powietrznych zlokalizowane na lotnisku Rzym-Ciampino, którego głównym zadaniem jest realizowanie przewozów osób pełniących funkcje publiczne²⁸⁷, czy jednostkę 89. Airlift Wing – skrzydło transportowe VIP Dowództwa Mobilności Powietrznej w XVIII Siłach Powietrznych USA z siedzibą w Maryland. Nie można zanegować wykonywania „służby” o charakterze wojskowym przez samoloty należące do wymienionych jednostek. Poza tym w działaniu wojska będą się też mieściły czynności takie jak zwalczanie klęsk żywiołowych, przeciwdziałanie zagrożeniom niemilitarnym czy operacje reagowania kryzysowego²⁸⁸. Jeśli wojsko użyje do realizacji tego rodzaju zadań swoich sił powietrznych, będą to, zdaniem autorki, działania „w służbie wojskowej”.

W analogiczny sposób P. Kasprzyk zidentyfikował samolot jako państwowy, podnosząc aspekt nadzoru przez 36. SPLT, brak powszechnego dostępu do lotu (wejście na pokład odbywało się jedynie na podstawie zaproszenia), a także fakt zlecenia przez Kancelarię Prezydenta RP oraz koordynację przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów²⁸⁹. W kwestii żeglugi powietrznej uwagę autora zwróciły niezbędne zezwolenia na wlot w przestrzeń powietrzną i prawo do lądowania, które nie wynikały z norm chicagowskich, ani dwustronnych umów o komunikacji lotniczej, lecz które zostały uzyskane kanałami dyplomatycznymi²⁹⁰. Zauważył też, że samolot nie był dopuszczony do użytku w cywilnym transporcie lotniczym według norm Unii Europejskiej.

Odmienne od M. Żylicza i P. Kasprzyka, T. Compa wypunktował szereg argumentów świadczących o wojskowym statusie samolotu. Wśród nich wymienił te dotyczące samego statku powietrznego, takie jak przynależność do rejestru prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej oraz oznakowanie szachownicą (znakiem lotnictwa wojskowego) czy szczególny numer boczny (01) charakterystyczny dla przewozu najważniejszych osób w państwie²⁹¹. Kolejnymi przesłankami, tym razem związanymi z wykonywaną operacją lotniczą, było oznaczenie lotu jako wojskowego literą M (ang. *military*), wojskowy charakter załogi, a także status HEAD dedykowany lotom wykonywanym z władzami państwa na pokładzie. Dodatkowo według Compy relewantne pozostały okoliczności wykonywania lotu na lotnisko

²⁸⁷ <https://aresdifesa.it/il-31-stormo-dellaeronautica-militare/> (dostęp 15.09.2022).

²⁸⁸ M. Pietrzak, *Przedmiot i obszar badań lotnictwa a obronność*, „Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” nr 2, 2012, s. 107

²⁸⁹ P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's...*, op. cit., s. 204.

²⁹⁰ Ibidem, s. 205.

²⁹¹ Ang. *Air Force One*.

wojskowe oraz fakt zabezpieczenia operacji przez kontrolerów nieposiadających cywilnych licencji. Jak skonstatował „nie ma podstaw do twierdzenia, iż był to lot cywilny, a za taki został uznany”²⁹².

Wątpliwości odnośnie do statusu prawnego lotu Tu-154M nie miał jeden z najwybitniejszych ekspertów prawa lotniczego R. Abeyratne, który zdefiniował wspomniany samolot jako państwowy w rozumieniu Konwencji chicagowskiej ze względu na przewożenie głowy państwa oraz przynależność do sił zbrojnych²⁹³. Dodatkowo argumentację tę wzmacnia stwierdzeniem, iż „samoloty wojskowe, bardziej niż jakikolwiek inny rodzaj samolotu, w tym samoloty celne i policyjne, uosabiają władzę publiczną lub suwerenną państwa”²⁹⁴.

Kolejny głos w doktrynie definiuje Tu-154M jako samolot państwowy ze względu na eksploatację go (ang. *operate*) przez siły powietrzne²⁹⁵. Podobnego zdania jest P. Daranowski, który w podmiocie użytkującym (Siły Zbrojne RP) widział czynnik różniący ten statek powietrzny od lotnictwa cywilnego²⁹⁶. Dodatkowo jego zdaniem wojskowy status Tu-154M nie budził wątpliwości również na gruncie prawa krajowego, szczególnie że ustawa prawo lotnicze przyjęła wykładnię zgodną z Konwencją chicagowską.

Interpretację tę rozwinął Pszczółkowski, który oprócz rejestracji samolotu w 36 SPLT oraz wojskowej załogi zauważył również dystynktywną rolę oznaczenia statku biało-czerwoną szachownicą. Znaki te mogą nosić jedynie polskie wojskowe statki powietrzne²⁹⁷. Ponadto zauważa, że na pokładzie statku znajdował się Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i generalicja Wojska Polskiego, a sam rejs był określony jako wojskowy w planie lotów²⁹⁸. Zdaniem autora, wobec niejasno wskazanego zakresu pojęć statku wojskowego i cywilnego w Konwencji chicagowskiej, warto odnieść się do przytoczonej powyżej definicji z Konwencji paryskiej, która pozostaje źródłem prawa w postaci zwyczaju.

²⁹² T. Compa, J. Rajchel, *Wypadki i incydenty lotnicze. Przyczyny - Badanie - Profilaktyka*, Dęblin 2018, s. 135

²⁹³ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit. s. 651.

²⁹⁴ W oryg. „Military aircraft, more than any other kind of aircraft including customs and police aircraft, personify the public or sovereign power of a State”, ibidem s. 652.

²⁹⁵ Charles E. Schlumberger; Sebastian Stolorz, *A Presidential Crash: Operational and Regulatory Aspects of an Accident Involving a High Level Delegation on a State Aircraft*, „Annals of Air and Space Law” 36 (2011), s. 282.

²⁹⁶ P. Daranowski, *Polish-Russian agreement from 1993, its omission in the forming of the process of investigation on the causes of Polish Air Force TU-154 crash in Smolensk and the formula of establishing the agreement between the governments of the Polish Republic and Russian Federation on the investigation on its causes according to the rules of the Chicago Convention from 1944*, Law and Administration in Post-Soviet Europe, vol. I (VII)/2020, s.45.

²⁹⁷ P. Pszczółkowski, *Podstawy prawne badania przyczyn katastrofy smoleńskiej*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witkowski, Warszawa 2014, s. 359.

²⁹⁸ Ibidem, s. 360.

Zwyczaj ma „doniosłe znaczenie i może być rozstrzygający dla wykładni pojęć lotu cywilnego i wojskowego”²⁹⁹.

Zając stojąc na stanowisku, iż Tu-154M był statkiem państwowym za decydujący uznał cel przeznaczenia statku powietrznego, który służył do transportu głowy państwa wraz z delegacją państwową. Jego zdaniem znaczenie miał też cel podróży, czyli oficjalna, służbowa podróż głowy państwa na uroczystości upamiętniające zbrodnię katyńską. Kolejną przesłanką była przynależność statku do 36. SPLT³⁰⁰, co podkreśla większość przytoczonych autorów.

Sytuacja prawna Tu-154M była też jasna dla G. Górskiego i T. Jasudowicza, którzy wykazali, że *par excellence* samolot nie tylko należał do lotnictwa państwowego RP, ale był też „samolotem wojskowym, z wojskową też załogą, podległą wojskowemu dowództwu”³⁰¹. Ponadto autorzy podnieśli, jako jedni z nielicznych, „uprzywilejowany status osób, sprzętu i dokumentów [który-przypis autorki] wykluczał podejmowanie jakichkolwiek kroków przez MAK, przynajmniej do czasu przeprowadzenia badań na miejscu i zabezpieczenia odnośnych materiałów przez stronę polską. Zawierały się w nich najwyższe tajemnice dla Państwa Polskiego i Paktu NATO”, co tym bardziej uwidacznia charakter wojskowy lotu.

6.3 Opinie prawne w przedmiocie prawnej kwalifikacji samolotu Tu-154M

Bezprecedensowy charakter sytuacji, z jaką przyszło się zmierzyć po 10 kwietnia 2010 roku sprawił, że administracja rządowa poszukiwała odpowiedzi o sposób badania i kwalifikację prawną. Znamienne, że wszystkie niżej przytoczone opinie powstały po dokonaniu ustaleń między rządami RP i FR, zatem nie mogły wpłynąć na zawartą umowę czy wyrażoną wolę państw, co oczywiście nie odbiera im waloru epistemicznego. W jednej z opinii prawnych sporządzonych na potrzeby administracji rządowej stwierdzono: „analiza kryteriów uznawanych za relewantne w kontekście wykładni art. 3 Konwencji [chicagowskiej - przyp. autorki] prowadzi do wniosku, że w omawianym przypadku występuje duże natężenie elementów wskazujących na kwalifikację Tu-154M jako statku powietrznego

²⁹⁹ Ibidem.

³⁰⁰ G. Zając, *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 6/2012, s. 78.

³⁰¹ T. Jasudowicz, G. Górski, *Prawne problemy tragedii smoleńskiej. Teksty i materiały*, Toruń 2018, s. 45.

państwowego”³⁰². Ponadto zauważono, że „samolot Tu-154M pozostawał do dyspozycji jednostki sił zbrojnych, był wpisany do rejestru samolotów wojskowych MON i traktowany na gruncie prawa krajowego jako „statek powietrzny państwowy”, nosił stosowne oznaczenia samolotu wojskowego, zaś dowództwo nad nim sprawowała osoba wchodząca w skład personelu sił zbrojnych itp. Cechy formalne, mające charakter trwałe, zdają się zatem jednoznacznie wskazywać na kwalifikację samolotu Tu-154M jako statku powietrznego państwowego. Należy zaznaczyć, że według niektórych źródeł, klasyfikacja danego statku powietrznego w kontekście art. 3 Konwencji [chicagowskiej - przyp. autorki] musi mieć charakter stały, tj. statek powietrzny jest albo statkiem cywilnym, albo statkiem państwowym (jego charakter nie ulega zatem zmianie pomimo zmian okoliczności towarzyszących jego udziałowi w żegludze powietrznej).”³⁰³. Jednocześnie autorzy opinii stwierdzają, że przy zastosowaniu ścisłej wykładni kryterium funkcjonalnego „wywodzonego z art. 3 lit. b Konwencji (...) jedynie statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej, tj. wykonujące *in casu* funkcje o takim charakterze, nie podlegają reżimowi Konwencji chicagowskiej”. Według takich założeń, zdaniem opiniodawcy „można bronić poglądu, że nie wykonując w dniu 10 kwietnia 2010 r. zadań wojskowych, celnych ani policyjnych, Tu-154M powinien zostać uznany za cywilny statek powietrzny w rozumieniu art. 3 Konwencji”³⁰⁴.

M. Żylicz w opinii nazwał Tu-154M samolotem państwowym, który należy w świetle art. 3 Konwencji chicagowskiej „i przeważających poglądów doktryny uznać za statek powietrzny państwowy, jednak nie wojskowy, skoro nie służył celom wojskowym”³⁰⁵. Ekspert poczynił odniesienie do wykładni art. 3 Konwencji chicagowskiej, który „nie wyklucza uznania za państwowe statków powietrznych innych niż używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej, w tym statków służących podróży głowy państwa”³⁰⁶. Zauważył, że pogląd ten podzielają specjaliści w zakresie prawa lotniczego tacy jak Z. Galicki, M. Milde, P. Dempsey i inni, z jednoczesnym zastrzeżeniem, że regulacji tej i definicjom w niej zawartym brakuje precyzji.

³⁰² *Opinia dotycząca instrumentów prawa międzynarodowego mogących znaleźć zastosowanie do dalszego postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M*, kancelaria prawna K&L Gates Jamka sp.k, Warszawa, 10 marca 2011 roku, s. 23.

³⁰³ Ibidem.

³⁰⁴ Ibidem.

³⁰⁵ Opinia prawna prof. M. Żylicza sporządzona na zamówienie RCL, Warszawa, 18 lutego 2011 r., s. 2.

³⁰⁶ Ibidem.

Podobnego zdania jest Z. Galicki podkreślając, że o ile państwowy charakter Tu-154M nie budzi wątpliwości przez wzgląd na rejestrację w rejestrze właściwym dla państwowych statków powietrznych oraz zważywszy na „charakter służby, w jakiej statek ten znajdował się w momencie katastrofy”³⁰⁷, o tyle trzeba mu odmówić charakteru stricte wojskowego służby. Na gruncie tych ustaleń Z. Galicki zauważa, że nawet niezależnie od tego, kogo przewoził samolot, poruszał się on w trybie odmiennym od przewidzianego dla statków cywilnych i ani nie wykonywał regularnego przelotu, ani nie był używany w regularnej służbie powietrznej. Są to przesłanki wystarczające do jednoznacznego nazwania go statkiem nie cywilnym, bez odnoszenia się do określenia „rządowy statek powietrzny”, którym nie posługuje się międzynarodowe prawo lotnicze³⁰⁸.

L. Moreno Ocampo ocenił, że jedynie w świetle literalnej wykładni Konwencji paryskiej można dopatrywać się cywilnych cech omawianego statku powietrznego, natomiast w kontekście Konwencji chicagowskiej statek pozostaje poza obszarem jej zastosowania ze względu na swoje bezsprzecznie państwowe cechy³⁰⁹. Kładzie też nacisk, że nawet jeśli samolot państwowy operuje jako cywilny w wyniku błędu, lub z innych przyczyn, nie jest to wystarczającą przesłanką do stosowania względem niego konwencji właściwej lotnictwu cywilnemu³¹⁰.

Sytuacja prawna Tu-154M została w niewielkim stopniu odmiennie zinterpretowana przez Kaczyńską, która przyjęła, że statek powietrzny był nie tylko państwowy, ale też i używany w służbie wojskowej w rozumieniu prawa krajowego i prawa międzynarodowego. Zdaniem A. Kaczyńskiej za taką interpretacją przemawia fakt, że właścicielem samolotu jest Rzeczpospolita Polska, statek był przeznaczony do użytku przez 36. SPLT wchodzący w skład Sił Zbrojnych RP³¹¹. W momencie zaistnienia zdarzenia lotniczego „był wykorzystywany do realizacji zadań 36. SPLT, to znaczy był używany w służbie”³¹². Przytacza też, że zgodnie z dokumentem wydanym przez Dowództwo Sił Powietrznych w 2008 roku - „Szczegółowym zakresem działania Dowództwa

³⁰⁷ Z. Galicki, *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, Warszawa dnia 14 lutego 2011 roku, 1706/AK./192/2010/11, s. 1.

³⁰⁸ Ibidem, s.2.

³⁰⁹ L. Moreno Ocampo, *The Legal Options of the Republic of Poland under International Aviation Law*, 2017, s. 6.

³¹⁰ Ibidem, s. 7.

³¹¹ Pułk podlegał bezpośrednio Dowódcy Sił Powietrznych. Nadzór służbowy specjalistyczny został powierzony Zastępcy Szefa Szkolenia Sił Powietrznych – Szefowi Wojsk Lotniczych.

³¹² Notatka A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, Warszawa, 2072/AK/192/2010/11, s. 7-8.

36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego” 36. SPLT „jest (...) oddziałem lotnictwa występującym jako samodzielna jednostka organizacyjna przeznaczona do realizacji określonych zadań operacyjnych i szkoleniowych, w zakresie transportu powietrznego w czasie pokoju, wojny i konfliktu”. Do głównych zadań 36. SPLT zgodnie z par. 4 pkt 2 powyżej przytoczonego dokumentu należała realizacja transportu powietrznego naczelnych organów władzy państwowej, w tym między innymi Prezydenta RP³¹³. W tym kontekście relatywna pozostaje również kwestia zarejestrowania Tu-154M w rejestrze wojskowym prowadzonym na podstawie art. 43 ustawy prawo lotnicze przez Ministra Obrony Narodowej. Jednakowo za państwowy i wojskowy uznał prezydencki samolot P. Kasprzyk w opinii zamówionej przez PKBWL³¹⁴.

W niektórych rozważaniach można spotkać się z pojęciem „zmiennego statusu lotu”. A. Kaczyńska uważa używanie tego określenia za bezzasadne i wprowadzające w błąd, bowiem nie występuje ani w przepisach prawa międzynarodowego, ani krajowego, używane jest zaś jedynie w przekazach medialnych³¹⁵.

6.4 Tu-154M jako statek państwowy w rozumieniu Konwencji chicagowskiej

Z dotychczasowych rozważań wynika, że w celu rozstrzygnięcia czy lot Tu-154M był lotem cywilnym czy państwowym należy odpowiedzieć na szereg pytań i przeanalizować lot uwzględniając każde z omawianych kryteriów. Część z nich dostrzeżono w literaturze, niektóre natomiast wymagają rozwinięcia. Dla dokonania oceny według kryterium przynależności znaczenie ma fakt, że przedmiotowy samolot pozostawał do dyspozycji KPRM oraz należał do jednostki zajmującej się lotnictwem transportowym VIP. Nosił również szczególne znaki: na obu stronach kadłuba czerwony napis: „RZECZPOSPOLITA POLSKA” oraz szachownicę lotniczą Sił Powietrznych RP. Zgodnie z prawem są to znaki przysługujące

³¹³ Obok Prezydenta RP dokument wymienia również Prezesa Rady Ministrów, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu, Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Szefa Kancelarii Prezydenta, Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Por. par. 4 pkt 2 Szczegółowego zakresu Działania Dowództwa 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. Za notatką A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, 2072/AK/192/2010/11, s. 7-8.

³¹⁴ P. Kasprzyk, *Ocena prawna*, Wrocław dnia 26 kwietnia 2010 r. oraz P. Kasprzyk, *Ocena prawna dotycząca wybranych aspektów badania wypadku lotniczego statku powietrznego lotnictwa państwowego poza granicami Polski*, Warszawa dnia 6 maja 2010 r., s. 1.

³¹⁵ Notatka A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, Warszawa, 2072/AK/192/2010/11, s. 9.

jedynie wojskowym statkom powietrznym³¹⁶. Wojskowe są również oznaczenia numerów bocznych 101 i 102. Samoloty użytkowane w lotnictwie SZ RP mają oznaczenie cyfrowe składające się z 3 lub 4 cyfr³¹⁷. W ślad za rozważaniami Abeyratne³¹⁸ pomocne będzie określenie własności samolotu - czy jest to własność prywatna czy państwowa. W niniejszym przypadku samolot należał do Skarbu Państwa.

W dalszej kolejności, korzystając z drugiego kryterium - przeznaczenia, należy rozważyć charakter przewożonych pasażerów lub personelu. W piśmiennictwie zauważa się, że podróżowanie najwyższych przedstawicieli państwa statkami wojskowymi uwypukla przymiot suwerenności państwa³¹⁹. W omawianym przypadku pasażerami byli uczestnicy delegacji państwowej z Prezydentem RP na czele, dowódcy wojsk, liczni politycy czynnie pełniący funkcje polityczne. Personel - zarówno dowódcy, jak i personel wojskowy, należał do Sił Zbrojnych RP. Podczas przygotowania do lotu szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP wystosowało pismo do Dowódcy Centrum Operacji Powietrznych, w którym wskazało, że lot w dniu 10 kwietnia 2010 r. odbywać się będzie samolotem wojskowym Tu-154M w celu wizyty Prezydenta RP w Katyniu³²⁰. Nie był to zatem lot ogólnodostępny, a wyłącznie dla zaproszonych do udziału w delegacji osób³²¹.

Później R. Abeyratne w rozważaniach nad kryteriami kwalifikacji prawnej, akcentuje kwestię organizacji lotu - czy plan lotu był przygotowany zgodnie z wytycznymi ICAO, jaka była natura prawna zezwolenia na przelot³²². Do lotu wykonywanego w dniu 10 kwietnia 2010 r. zastosowanie miało „w obszarze wykorzystania służbowego Szefostwa [Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej - przyp. autorki] Porozumienie między MON RP oraz MON FR w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych RP i FR w przestrzeni powietrznej obu państw podpisane dnia 14 grudnia 1993

³¹⁶ Oznaczenie dwustronne statecznika pionowego samolotu, a także na dolnych powierzchniach lewego i prawego płata skrzydła, zgodnie z § 31 Zarządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 stycznia 1996 r. w sprawie szczegółowych zasad używania znaków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustalenia innych znaków używanych w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Monitor Polski z dnia 28 lutego 1996 r. Nr 14, poz. 178, na co zwrócono uwagę w opinii kancelarii prawnej K&L Gates Jamka sp.k, op. cit., s. 13.

³¹⁷ G. Zając, op. cit., s. 77

³¹⁸ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit., s. 652.

³¹⁹ N. Wojtanowska, *Aspekty prawne Katastrofy Smoleńskiej...*, op. cit., s. 46.

³²⁰ Pismo szefostwa Służby Ruchu Lotniczego SZ RP do Dowódcy Centrum Operacji Powietrznych z dnia 09.04.2010, archiwum KBWLLP.

³²¹ Na doniosłość tego aspektu zwraca uwagę P. Kasprzyk, por. P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident*, „Air and Space Law”, Vol. 36, Issue 3 (2011), s. 205.

³²² R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit., s. 652.

r. w Moskwie³²³. Stosowano przepisy o trybie zgłaszania planów lotów i wykonywania lotów wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej RP i FR, o usługach świadczonych przez strony Porozumienia przy lądowaniu wojskowych statków powietrznych na lotniskach wojskowych FR i RP oraz usługach świadczonych w cywilnych portach lotniczych³²⁴.

Zgodnie z wytycznymi ICAO, jak i wykładnią R. Abeyratne komentarza wymaga też charakter załogi, którą stanowił personel wojskowy wykonujący zadanie zgodnie rozkazem dowódcy³²⁵. Żołnierze byli wyszkoleni w jednostkach wojskowych, według norm wojskowych³²⁶, nie posiadali certyfikatów pozwalających na wykonywanie cywilnych operacji lotniczych. Również samolot był przygotowany do lotu zgodnie dokumentami wojskowymi - „Instrukcją służby inżynierjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP”³²⁷ oraz „Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”³²⁸.

6.5 Status prawny samolotu Tu-154 w prawie krajowym

W świetle rozważań poprzedzających niniejszy punkt można zauważyć, że istnieje szereg linii interpretacyjnych dotyczących statusu statku powietrznego, który uległ zdarzeniu lotniczemu z dnia 10 kwietnia 2010 roku.

Przytoczone opinie stanowiące, że statek nie wykonywał misji wojskowej *per se*, bo nie sposób zaliczyć do celów wojskowych przewozu najwyższych urzędników państwowych, prowadzić może do konkluzji, że był to statek państwowy-niewojskowy.

³²³ Pismo Sekretarza stanu MON skierowane do Ministra SWiA w dniu 9 lipca 2010 r., nr wych. pisma 603/966/1101/10/JS.

³²⁴ Ibidem.

³²⁵ „Rozkaz dowódcy 1. eskadry lotniczej (samolotowej) nr 69/2010 z 09.04.2010 r. potwierdzony w rozkazie dziennym dowódcy JW. 2139 nr 69/10/101 na wylot dyspozycyjny do Smoleńska samolotu Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r.”, Raport z 2021 r., s. 16.

³²⁶ „Szkolenie na samolotach Jak-40 i Tu-154M w 36 SPLT realizowane było na podstawie „Programu szkolenia lotnictwa transportowego” (PSzLT-73), szkolenie dowódcze wg „Planu przyspieszonego szkolenia grupy pilotów /dowódców załóg/ lotnictwa transportowego na samolotach pasażerskich”, stanowiącego część PSzLT-73”.

³²⁷ Sygn. WLOP 21/90, Poznań 1991.

³²⁸ Decyzja nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” (Dz. Urz. MON z 2009 r. Nr 12 poz.129), dalej jako: Instrukcja HEAD z 2009 r.

Analizując prawodawstwo krajowe, które rozróżnia statki powietrzne cywilne, państwowe i wojskowe³²⁹, można wywnioskować, że oprócz definicji istotne jest również zagadnienie rejestracji danego statku powietrznego.

Tu-154M był samolotem należącym do Sił Zbrojnych RP, wpisanym pod nr Sz-428 w dn. 24 stycznia 2005 r. do rejestru wojskowych statków powietrznych prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej na podstawie art. 43 ustawy prawo lotnicze. Ustawa typizuje dwa rejestry państwowych statków powietrznych - minister właściwy do spraw wewnętrznych prowadzi rejestr statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, natomiast rejestr wojskowych statków powietrznych prowadzony jest przez Ministra Obrony Narodowej. Szczegóły reguluje zarządzenie Nr 3/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie prowadzenia rejestru wojskowych statków powietrznych³³⁰. Do rejestru Ministra Obrony Narodowej wpisuje się statki powietrzne użytkowane przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej. Zarządzenie określa m.in. warunki dokonywania wpisu do rejestru wojskowych statków powietrznych, w tym dokumenty i informacje, jakie powinny być dołączone do wniosku, oraz warunki wykreślenia z rejestru. Ponadto reguluje kwestie nadawania numerów rejestracyjnych wojskowym statkom powietrznym.

Kolejno przyjmując interpretację skupiającą się na służbie oraz celu, w jakim odbywał się lot, należy przytoczyć przepisy dotyczące przewozu najważniejszych osób w państwie. Zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r., kiedy obowiązywała Instrukcja HEAD z 2009 r., lot Tu-154M otrzymał status HEAD. Oznacza to, że wykonywał „lot w misji oficjalnej, na pokładzie którego znajduje się jedna z wymienionych osób: Prezydent RP, Marszałek Sejmu RP, Marszałek Senatu RP, Prezes Rady Ministrów, ich odpowiednicy zagraniczni.”³³¹. Statek zamówiony był przez Szefa KPRM bezpośrednio u Dowódcy Sił Powietrznych, z jednoczesną wiadomością do Szefa BOR. Zgodnie z § 14 pkt 1 Instrukcji HEAD z 2009 r. „statek powietrzny o statusie HEAD podczas wykonywania lotu oraz podczas postoju na lotnisku lub innym miejscu startu i lądowania podlega szczególnej ochronie”, co tylko wzmacnia argumentację przemawiającą za uznaniem go za statek wojskowy. Mając

³²⁹ Zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10.04.2010 r. polski państwowy statek powietrzny definiowany jest jako statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny) oraz statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i służby celnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego) na podstawie art. 2 pkt 2 ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

³³⁰ Dz. Urz. MON Nr 2, poz. 18 z późn. zm. zgodnie ze stanem prawnym na 10.04.2010 r.

³³¹ Instrukcja HEAD z 2009 r.

na względzie refleksje o immunitacie statku warto zauważyć, że zgodnie z § 14 pkt 5 drzewi oraz włązy techniczne podlegają plombowaniu w celu zabezpieczenia przed nieupoważnionym dostępem. Regulacja taka nie mogłaby mieć zastosowania w przypadku statków cywilnych, bowiem mogą zostać poddane kontroli pod względem technicznym podczas postoju na lotnisku w państwie trzecim.

Zgodnie z prawem wewnętrznym Białorusi statek powietrzny przebywający w przestrzeni powietrznej tego państwa otrzymał status kategorii LITERY A, tj. lotu specjalnego odpowiadającego polskiemu statusowi HEAD na wniosek państwa polskiego³³². Przelot odbył się na podstawie zezwolenia Departamentu ds. Lotnictwa Republiki Białorusi³³³. Analogicznie status ten został przyznany również przez Federację Rosyjską, z którą Polska jest związana umową regulującą udostępnianie przestrzeni powietrznej oraz lotnisk³³⁴. RP wystąpiła do FR o zgodę³³⁵ na przekroczenie granicy, przelot i lądowanie na lotnisku Smoleńsku, a zezwolenie³³⁶ zostało wydane przez rosyjski MSZ po uzgodnieniu z Departamentem Zarządzania i Kontroli Lotów VIP-ów Urzędu Lotnictwa Cywilnego Federacji Rosyjskiej. Decyzja o przyznaniu takiego statusu LITERY A skutkowała specjalnym traktowaniem przez służby ruchu lotniczego FR, dla których był to statek równoważny „lotniczym formacjom organów federalnych władzy wykonawczej”³³⁷.

Wykładnia tych przepisów wykazuje błędną kwalifikację prawną przyjętą przez MAK, która zinterpretowała lot Tu-154M jako międzynarodowy nieregularny (jednorazowy) lot pasażerski. Jak wykazano powyżej rejs polskiego specjalnego samolotu Tu-154M wykonywany był na podstawie bilateralnej umowy międzynarodowej o ruchu lotniczym

³³² Status taki uzyskano w następstwie wystosowania noty dyplomatycznej nr 60-67-10 z dnia 19.03.2010 r. do MSZ Białorusi, patrz Załącznik nr 3 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Lot Tu-154M „101” W przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej. Analiza materiału dowodowego, s. 41, https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport/blok_B/Zalacznik_nr_3.pdf (dostęp 02.01.2023).

³³³ „Zezwolenie nr SAC248/220310/LITER A91” oraz „Uzgodnienie nr 75/240310 Sztabu Generalnego SZ RB92 na wykorzystanie w dniu 10.04.2010 r. przestrzeni powietrznej Białorusi przez samolot SZ RP Tu-154M, wykonujący specjalny rejs oznaczony jako PLF101”, ibidem.

³³⁴ Porozumienie między Ministrem Obrony Narodowej RP a Ministrem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych RP i FR w przestrzeni obu państw z dnia 14 grudnia 1993 r., niepublikowane, dalej jako Porozumienie MON z 1993 r.

³³⁵ Nota nr PdS 10-14-201093 przesłana do MSZ FR w dn. 22.03.2010 r. obejmowała „przelot i lądowanie na lotnisku w Smoleńsku polskich samolotów specjalnych TU-154M i JAK-40 z delegacją polską na czele z Prezydentem RP na pokładzie, wykonujących lot na trasie Warszawa-Smoleńsk w dniu 10 kwietnia b.r.”, Załącznik nr 3 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego, op. cit., s. 41.

³³⁶ Zezwolenia na lot zostało przekazane w piśmie o sygnaturze 176CD/10, ibidem.

³³⁷ Art. 2 Federalnych Przepisów Lotniczych Wykonywania Lotów Lotnictwa Państwowego, ibidem. s. 59.

wojskowym oraz zgodnie z normami dotyczącymi lotów zagranicznych statków powietrznych na terytorium FR i miał być traktowany jak rosyjskie lotnictwo państwowe.

Syntetyczne podsumowanie czynników umożliwiających w świetle art. 3 Konwencji chicagowskiej oraz prawa krajowego dokonanie interpretacji statusu prawnego samolotu Tu-154M oraz lotu zostało zamieszczone w poniższej tabeli (tab. 1).

Czynnik - kategoria	Kazus Tu-154M	Dotyczy statusu
charakter służby i celu konkretnego lotu	oficjalna wizyta prezydenta i zaproszonych gości organizowana drogą dyplomatyczną	lotu
charakter załogi	wojskowa	samolotu
wyszkolenie załogi	wyszkolenie według norm wojskowych	samolotu
charakter pasażerów	tzw. pasażerowie VIP, głowa państwa wraz z zaproszonymi gośćmi	lotu
dostępność lotu	ograniczona, jedynie dla osób zaproszonych	lotu
status lotu w przestrzeni powietrznej	HEAD w polskiej przestrzeni i odpowiadający mu status A w przestrzeni białoruskiej i rosyjskiej	lotu
rodzaj zezwolenia	niestandardowy, przewidziany dla lotów wojskowych uzyskany w następstwie noty dyplomatycznej	lotu
Podstawa udzielenia zezwolenia	Bilateralna umowa międzynarodowa - Porozumienie MON z 1993 r.	lotu
rejestracja	statek wpisany do rejestru statków wojskowych	samolotu
oznakowanie	oznakowanie militarne - szachownica, godło, nazwa, numer wywoławczy przypisywany głowie państwa	samolotu
dysponent statku	KPRM	samolotu
właściciel	Skarb Państwa	samolotu

Tabela 1 Podsumowanie czynników dystynktywnych pozwalających na określenie lotu i samolotu Tu-154M jako wojskowego w rozumieniu prawa międzynarodowego i krajowego.

Opracowanie własne.

7. Wnioski

Międzynarodowe prawo lotnicze, bazując na praktyce prawa morskiego, rozróżnia statki powietrzne państwowe, wojskowe i cywilne. Konwencja paryska z 1919 roku traktowała głównie o prywatnych statkach powietrznych i odróżniała je od statków państwowych przy użyciu koncepcji służby nazywając państwowymi statki „wykorzystane” w służbie państwowej. Twórcy Konwencji chicagowskiej wprowadzili odmienne kryterium użycia do klasyfikacji statków powietrznych państwowych i cywilnych. Konwencja nie zawiera definicji, ale raczej *praesumptio iuris* dotyczące statku państwowego. W doktrynie wskazuje się, że brak definicji legalnej statku powietrznego powoduje problemy interpretacyjne. Stąd ICAO wydała szereg wytycznych ułatwiających interpretację i wskazała na zasadność stosowania wykładni rozszerzającej, zgodnie z którą nie należy pozostawać przy literalnym brzmieniu art. 3 lit. b) Konwencji chicagowskiej. Zatem wśród statków używanych w służbie państwowej wskazuje się statki używane do transportu pasażerskiego najważniejszych osób w państwie, tzw. VIP. Na wykładnię taką pozwala uwzględnienie następujących dodatkowych czynników wskazanych przez ICAO:

- a) rodzaj ładunku;
- b) własność i stopień kontroli i nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego przez kompetentne służby państwa;
- c) charakter przewożonych pasażerów i to, czy lot był powszechnie dostępny;
- d) czy plan lotu został złożony i czy uzyskano zwykle zezwolenia;
- e) charakter dokumentacji przewożonej na statku powietrznym (np. świadectwo rejestracji, świadectwo zdatności do lotu, licencje dla załogi, dziennik podróży itp.), rejestracja i oznakowanie; i
- f) charakter, sposób wyszkolenia i certyfikacji załogi.

Pogląd ten jest recypowany w prawie krajowym państw takich jak Włochy, Litwa, Ukraina, USA, gdzie przeważa podejście funkcjonalne, a teoria rejestracji państwowych statków powietrznych służy raczej jedynie doprecyzowaniu definicji np. statku wojskowego. We wszystkich wymienionych państwach statek przeznaczony do przewozu przedstawicieli najwyższych organów państw jest jednoznacznie statkiem państwowym.

Statki państwowe, szczególnie wojskowe, będąc emanacją suwerennego państwa zajmują szczególne miejsce w prawie międzynarodowy, ciesząc się m.in. immunitetem państwowym ze względu na realizowanie zadań w imieniu państwa i pozostają wyłączone od zagranicznych rewizji, inspekcji czy nawet podatków. Funkcjonariusze nie mogą wejść

na pokład samolotu wojskowego innego państwa bez zgody dowódcy statku powietrznego, a suweren terytorialny nie może aresztować załogi ani zająć samolotu obcego wojska.

Status prawny statku powietrznego Tu-154M, który wziął udział w omawianym zdarzeniu lotniczym stał się przedmiotem polemiki pośród polskich i zagranicznych prawników. Najczęściej odmawiano słuszności klasyfikacji przyjętej wbrew faktom, logice i prawu przez Federację Rosyjską wykazując, że statek nie nosił cech cywilnego, zaś państwowego. Dodatkowo analiza oficjalnych dokumentów administracji publicznej oraz komisji badającej zdarzenie z udziałem Tu-154M dowodzi, że statek ten był traktowany przez Polskę jako państwowy. Pojawiały się głosy w doktrynie, ku którym skłania się również autorka, o cechach wojskowych samolotu, takich jak załoga, rejestracja samolotu w rejestrze właściwym dla statków militarnych oraz oznaczenie militarne.

Wobec przytoczonych stanowisk, pozwalających na wyprowadzenie wniosku iż Tu-154M jednoznacznie był statkiem państwowym, a w ocenie autorki również statkiem wojskowym, rodzi się pytanie o zasadność zastosowania reżimu badania zdarzeń lotniczych właściwego lotnictwu cywilnemu, na które odpowiedzi udzielą kolejne rozdziały.

ROZDZIAŁ II

BADANIE PRZYCZYŃ ZDARZEŃ LOTNICZYCH JAKO PRZEDMIOT REGULACJI MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH

1. Uwagi ogólne - pojęcie i systematyka zdarzenia lotniczego

Operacje lotnicze obejmujące start, lądowanie oraz lot między lotniskiem początkowym a docelowym³³⁸, podlegają zagrożeniom rozumianym jako „stan lub przedmiot posiadający możliwość spowodowania śmierci i obrażeń ludzi, uszkodzeń sprzętu lub konstrukcji, straty materialnej lub zmniejszenia zdolności do realizacji wyznaczonych zadań”³³⁹. Wśród zagrożeń mogących wpłynąć zarówno na lotnictwo cywilne, jak i państwowe oraz wojskowe, wskazuje się przede wszystkim³⁴⁰:

- zagrożenia związane bezpośrednio z użytkowaniem statku powietrznego - np. dekompresja czy awaria statku;
- zagrożenia wywołane przez człowieka- np. sabotaż, zakłócenie porządku;
- zagrożenia naturalne - np. gwałtowne porywy wiatru, wybuch wulkanu i wyrzut pyłów wulkanicznych.

Jest to zagadnienie kluczowe dla bezpieczeństwa, dlatego społeczność międzynarodowa współpracuje z organizacjami lotniczymi na rzecz opracowania najbardziej adekwatnej taksonomii zagrożeń wraz z przykładami, uwzględniającymi aktualne zagrożenia dla lotnictwa³⁴¹. Stąd nie można też pominąć ewolucji zagrożeń identyfikowanych przez

³³⁸ K. Gefert, *Definiowanie zagrożeń i źródeł zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji lotniczych w lotnictwie ogólnym*, „Społeczeństwo i Polityka” Nr 3 (60)/2019, s. 318.

³³⁹ Załącznik do obwieszczenia nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Zarządzanie bezpieczeństwem Wydanie drugie, lipiec 2016 r., s. 1-2 oraz ICAO, *Doc 9858 Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, Montreal 2018, wersja polska, s. vii.

³⁴⁰ *Bezpieczeństwo w funkcjonowaniu sektorów gospodarczych*, red. K. Surowiec, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2021, s. 30

³⁴¹ Przykładem takich działań może być opracowanie „Taksonomia Zagrożeń - Przykłady” autorstwa Międzynarodowej Grupy Współpracy w Zarządzaniu Bezpieczeństwem (ang. *Safety Management International Collaboration Group - SM ICG*), które wprowadza do podstawowej taksonomii zagrożeń i przedstawia przykłady zagrożeń określonych dla każdej z przyjętych kategorii w różnych sektorach lotniczych. Dokument ten jest przeznaczony dla Podmiotów Lotniczych (Organizacji), które znajdują się na początkowych etapach

organizacje lotnicze takich jak cyberprzestępczość, szczególnie w postaci cyberataków na infrastrukturę lotniskową, użycie broni biologicznej czy nawet rozprzestrzenianie się chorób, globalną epidemię, aktywizm zmierzający w kierunku terroryzmu, zwiększone użycie bezzałogowych statków powietrznych we współdzielonej z załogowymi statkami przestrzeni powietrznej³⁴².

Zagrożenia w lotnictwie cywilnym definiuje również i okresowo ocenia władza lotnictwa klasyfikując je w obszarze zagrożeń systemowych, europejskich - tj. sformułowanych w Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego (EPAS)³⁴³, a także krajowych³⁴⁴.

Wszystkie te zjawiska mogą przekształcić się w zdarzenie lotnicze, czyli ogólne zdarzenie, związane z użytkowaniem statku powietrznego, które „ma miejsce wówczas, gdy wpłynęło lub mogło wpłynąć na zagrożenie bezpieczeństwa lotu, względnie, na zaistnienie wypadku lotniczego (...), oznacza wszystko co zdarzyło się podczas użytkowania statku powietrznego, a więc: odstępstwa od norm, uszkodzenia sprzętu lotniczego, incydenty lotnicze oraz wypadki lotnicze”³⁴⁵.

1.1. Klasyfikacje zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Powszechnie w literaturze oraz w aktach prawnych wyróżnia się zdarzenia w transporcie lotniczym w zależności od ich przyczyn lub skutków. Czasem na potrzeby analiz statystycznych wyszczególnia się też zdarzenia w poszczególnych fazach lotu³⁴⁶, ponadto

wdrażania/rozwoju swoich Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem. Następnie prace nad dokumentem podjął Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Komercyjnego (CAST) oraz Zespół ds. Wspólnej Taksonomii ICAO (CICIT). W 2010 roku, SM-ICG opublikowała raport dotyczący taksonomii zagrożeń, w którym przedstawiła proces opracowywania wspólnej taksonomii dla zagrożeń związanych z lotnictwem cywilnym, a następnie zaktualizowała go w 2018 r. zgodnie z założeniami przyjętymi w Załączniku 19. Dostępny na <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/4623.pdf> (dostęp 18.03.2022).

³⁴² *Air Transport Security. 2040 and Beyond*, IATA, 2019, s. 19, <https://www.iata.org/contentassets/a7065984fea6447fa3b738c844c97ebb/iata-blue-skies-white-paper-2019.pdf> (dostęp 20.02.2023).

³⁴³ Ang. European Plan for Aviation Safety (EPAS)

³⁴⁴ Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023-2025, Załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, 2023, s. 6, https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2023-2025.pdf (dostęp 06.05.2023).

³⁴⁵ http://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/stan_bezpieczenstwa/2004/03-Wstep_05.pdf (dostęp 20.02.2023).

³⁴⁶ Np. podczas postoju statku powietrznego, podczas startu czy lądowania, por. <https://www.skybrary.aero/articles/flight-phase-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

organizacje lotnicze takie jak ICAO czy IATA³⁴⁷ ustanawiają różne taksonomie, np. względem obrażeń odniesionych przez pasażerów i załogę³⁴⁸, rodzaju operacji lotniczej³⁴⁹ czy zniszczeń samolotu³⁵⁰. Omówione zostaną dwie pierwsze typologie.

Klasyfikacja przyczyn

Pierwszy podział opiera się o klasyfikację przyczyn zdarzeń lotniczych wprowadzoną przez ICAO - tzw. system kategoryzacji zdarzeń ADREP³⁵¹, zaś na poziomie europejskim dokonana zgodnie z porządkiem przewidzianym przez europejski centralny system koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie ECCAIRS³⁵². Są to dwie najpowszechniej stosowane klasyfikacje zdarzeń lotniczych uwzględniające ich przyczyny na różnych etapach realizowania operacji lotniczej³⁵³. Stąd wyróżnia się zdarzenia opisane 38 kodami według ujednoczonej taksonomii przez ULC³⁵⁴, są nimi przykładowo:

1. ADRM (Aerodrome): zdarzenie związane z projektowaniem, obsługą lub funkcjonalnością lotniska, takie jak wypadki na pasie startowym, pożary, zagrożenia dla bezpieczeństwa na terenie lotniska;
2. AMAN (Abrupt manoeuvre): nagłe, nieplanowane i niebezpieczne manewry wykonywane przez samolot, np. w celu uniknięcia kolizji;
3. ARC (Abnormal runway contact): sytuacja, w której samolot ma nieprawidłowy kontakt z pasem startowym podczas lądowania lub startu;

³⁴⁷ Ang. International Air Transport Association (IATA) - Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych.

³⁴⁸ Np. obrażenia ze skutkiem śmiertelnym, poważne obrażenia, por. <https://www.skybrary.aero/articles/injury-level-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

³⁴⁹ Np. operacje CAT, GA, prace lotnicze, lot krajowy cargo, por. <https://www.skybrary.aero/articles/operation-type-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

³⁵⁰ Np. całkowite zniszczenie statku powietrznego, istotne zniszczenia, por. <https://www.skybrary.aero/articles/damage-aircraft-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

³⁵¹ Ang. Accident/Incident Data Reporting.

³⁵² Ang. European Co-ordination centre for Accident and Incident Reporting Systems.

³⁵³ W Polsce uwzględnia się również klasyfikacje takie jak: „HEIDI (Harmonisation of European Incident Definitions Initiative for ATM), CAST (Commercial Aviation Safety Team) oraz IATA”, por. „Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym”, Minister Infrastruktury, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, 2020 r., s. 43, https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf (dostęp 18.03.2022).

³⁵⁴ „Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5 dla organizacji lotniczych, zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014”, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2017, https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf (dostęp 18.03.2022).

4. ATM (Air Traffic Management)/CNS (Communication, Navigation and Surveillance): zdarzenia związane z zarządzaniem ruchem lotniczym, takie jak awarie systemów łączności, nawigacyjnych lub nadzoru;
5. BIRD (Birdstrike): zderzenie samolotu z ptakiem lub innym zwierzęciem w powietrzu lub na ziemi;
6. CABIN (Cabin safety events): zdarzenia związane z bezpieczeństwem w kabinie pasażerskiej, takie jak awarie systemów wentylacji, problemy z pasażerami lub niebezpieczne przedmioty na pokładzie;
7. CFIT (Controlled Flight Into Terrain): sytuacja, w której pilot prowadzi samolot na kolizyjny kurs z terenem, często spowodowany błędem pilota lub awarią systemu nawigacyjnego;
8. EVAC (Evacuation): obejmuje na przykład odniesienie obrażeń podczas ewakuacji bądź awarię wyposażenia ewakuacyjnego
9. F-NI (Fire/smoke non-impact) - pojawienie się ognia lub dymu niewywołanego zderzeniem;
10. NAV - zdarzenie spowodowane błędem nawigacyjnym,
11. RE - zdarzenie wywołane wypadnięciem drogi startowej,
12. SEC - zdarzenie zaistniałe w wyniku czynów przestępczych lub naruszenia procedur związanych z ochroną lotnictwa.

Słowa komentarza wymaga ostatni z wymienionych przykładów. Co do zasady zdarzenia wywołane przez czyn przestępczy podlegają regulacjom z zakresu ochrony lotnictwa, nie zaś bezpieczeństwa lotnictwa. Dlatego ICAO zauważa, że „działania związane z ochroną mogące prowadzić do wypadków określonych w załączniku 13, przez niektóre organizacje nie są uważane za wypadki”³⁵⁵. Jednocześnie ze względu na skutki takie jak obrażenia lub śmierć lub uszkodzenie statku powietrznego, zdarzenia takie są klasyfikowane jako „zdarzenia związane z bezpieczeństwem tylko w celach profilaktycznych”. Będą to na przykład:

- a) „porwanie i/lub kradzież samolotu;
- b) interakcję z załogą(np. nieposłuszni pasażerowie);
- c) ingerencję w kontrolę nad lotem;
- d) bezpieczeństwo w obrębie rampy/drogi startowej/drogi kołowania;
- e) sabotaż;

³⁵⁵ Ibidem, s. 23.

- f) samobójstwo;
- g) działania wojenne.”³⁵⁶.

Typologia przyczyn została też uregulowana w prawie krajowym w wytycznych prezesa ULC³⁵⁷. Zakłada ona pięć grup przyczynowych:

1. czynnik ludzki oznaczony literą H, dotyczący jedynie personelu latającego, np. błędy proceduralne czy brak kwalifikacji;
2. czynnik techniczny oznaczony literą T, odnoszący się do systemów, komponentów i zdolności do lotu statku powietrznego, np. poważna awaria silnika czy usterka układu sterowania;
3. czynnik środowiskowy oznaczony literą E, obejmujący warunki świata fizycznego, w którym statek powietrzny wykonuje lot oraz urządzenia infrastrukturalne, np. przyczyna leżąca w służbach zarządzania ruchem czy naruszeniu ochrony lotnictwa;
4. czynnik organizacyjny oznaczony literą O, obejmujący system zarządzania bezpieczeństwem lotów, np. nieadekwatny system szkolenia, niewłaściwe planowanie operacyjne;
5. przyczyny nieustalone oznaczone literą N, obejmujące wszelkie przyczyny niepozwalające na zakwalifikowanie do wyżej wymienionych grup przyczynowych.

Klasyfikacja następstw

Najczęściej jednak można spotkać się z określeniem zdarzenia lotniczego jako wypadku, incydentu bądź poważnego incydentu, czyli z uwzględnieniem następstw danego zdarzenia lotniczego. W przestrzeni międzynarodowej definicje tych pojęć zostały jednakowo przyjęte przez ICAO³⁵⁸ i w prawie europejskim³⁵⁹. Wypadkiem nazywa się „zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego

³⁵⁶ Ibidem.

³⁵⁷ Zarządzenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43), wydane na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16, zgodnie z którym „Prezes ULC wydaje wytyczne i instrukcje związane ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego”.

³⁵⁸ Załącznik 13, s. 1-1.

³⁵⁹ Art. 2 pkt 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r. Nr 295, str. 35 z późn. zm.), dalej jako: rozporządzenie 996/2010.

odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego³⁶⁰, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

- osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:
- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego³⁶¹ lub
- statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu³⁶² lub
- statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony³⁶³.

Następnie, kierując się kryterium skutku, wyróżnia się poważny incydent oraz incydent w zależności od stopnia natężenia negatywnych konsekwencji. Przez określenie „poważny incydent” rozumie się „incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego”³⁶⁴.

³⁶⁰ Bezzałogowy statek powietrzny został uwzględniony w definicji wypadku dopiero w 13. wydaniu Załącznika 13 w 2010 r. dzięki pracom Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom ICAO, por. przedmowa do Załącznika 13.

³⁶¹ „Z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi”, Załącznik 13, s. 1-1.

³⁶² „Z wyjątkiem wymienionych w załączniku niesprawności lub uszkodzeń silnika”, Załącznik 13, s. 1-1.

³⁶³ Załącznik 13, s. 1-1.

³⁶⁴ Ibidem, s. 1-3. Wykaz przykładów poważnych incydentów zawiera Uzupełnienie C do Załącznika 13.

W polskim prawie krajowym definicję legalną wypadku zawiera art. 134 ust. 2 ustawy prawo lotnicze, pozostającą w zgodności z art. 2 pkt 1 rozporządzenia 996/2010 oraz zacytowanymi powyżej regulacjami Załącznika 13.

Pojęcie „wypadku” pojawia się również w regulacjach dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych za szkody osobowe. Art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji montrealskiej³⁶⁵ posługuje się tym pojęciem bez ustanowienia definicji legalnej, stąd narastają liczne kontrowersje dotyczące kwalifikacji zdarzenia³⁶⁶. Jest to jednak problematyka pozostająca poza zakresem publicznoprawnych rozważań nad bezpieczeństwem i nie wymaga dalszego omówienia w kontekście przedmiotowego tematu.

1.2. Klasyfikacje zdarzeń w lotnictwie państwowym

Wobec braku regulacji o charakterze *stricte* międzynarodowoprawnym dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa państwowego, można przytoczyć definicje przyjęte na potrzeby badania zdarzeń w lotnictwie wojskowym obowiązujące w państwach członkowskich NATO czy w organizacjach zrzeszających siły powietrzne państw.

Klasyfikacja przyczyn

Jednym z przykładów może być systematyka przyjęta na potrzeby statystyk Komitetu Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Wojskowego Europy³⁶⁷. Komitet, zabiegając o utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, wymienia informacje o zdarzeniach lotniczych koncentrując się na przyczynach danych zdarzeń. Stąd wyróżnia następujące grupy przyczynowe:

³⁶⁵ Konwencja z dnia 28 maja 1999 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego - Konwencja montrealaska, (Dz. U. z 2007 nr 37 poz. 235).

³⁶⁶ Więcej por. A. Barańska, *Different concepts of „accident” in the meaning of the Montreal Convention and air carrier liability in EU law*, „Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne” 34, 2020, s. 81-92.

³⁶⁷ Ang. *Air Forces Flight Safety Committee (Europe) – AFFSC(E)*. Zadaniem komitetu jest analiza incydentów lotniczych oraz opracowywanie i wdrażanie procedur i strategii, które mają na celu zapobieganie kolejnym wypadkom lotniczym. AFSFSC działa na poziomie europejskim i skupia się na koordynacji działań między różnymi krajami i organizacjami lotniczymi, w celu poprawy bezpieczeństwa lotów w Europie. Organizacja zrzesza siły powietrzne 27 państw. Bierze udział w pracach związanych z bezpieczeństwem, współpracuje z EUROCONTROL w ramach partnerstwa cywilno-militarnego. Por. R. Peters, *Civil-military partnership for safety*, „Skyway Magazine”, No. 53, 2010, s. 33.

1. „defekt techniczny,
2. błąd obsługi technicznej,
3. błąd załogi: przed wykonaniem lotu; z powodu niezdiscyplinowania; eksploatacji kabiny; umiejętności; techniki operacyjnej; inne błędy załogi,
4. wady organizacyjne,
5. niedoskonałości nadzoru,
6. zagrożenia związane z ptakami,
7. naturalne zagrożenia inne niż ptaki,
8. zagrożenia operacyjne,
9. uszkodzenia ciałem obcym,
10. inne przyczyny”³⁶⁸.

Inną systematykę przyczyn, mającą zastosowanie w analizach zarządzania bezpieczeństwem, nawiązującą do modelu 5M, przyjęto w Załączniku nr 9 „Podział kodów statystycznych zdarzeń lotniczych” do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych³⁶⁹ (Instrukcja). Klasyfikuje ona przyczyny zdarzeń w kluczu:

1. „Media - Środowisko, naturalne i technologiczne (np. ruch lotniczy, logistyka lotów) oraz uszkodzenie przez ciało obce (kod E);
2. Machine - Sprzęt, statek powietrzny, personel służby inżynieryjno-lotniczej (kod T);
3. Man - Człowiek (personel latający, załoga, operator bezzałogowego statku powietrznego) (kod C);
4. Management - Zarządzanie (O), które musi być uszczegółowione do jednego z wcześniej określonych obszarów: zarządzanie personelem latającym i operacjami lotniczymi (OC), zarządzanie personelem technicznym (OT) oraz zarządzanie personelem związanym ze środowiskiem technologicznym (kod OE);
5. Mission - zadanie lotnicze, które skupia wszystkie obszary, jako wspólną część pozostałych elementów (kod ETF, T lub OC)”³⁷⁰.

³⁶⁸ M. Nowakowski, M. Zieja, T. Ewertowski, A. Żyłuk, *Badanie udziału czynnika ludzkiego z wykorzystaniem opracowanego modelu taksonomii przyczyn zdarzeń lotniczych*, „Autobusy. Bezpieczeństwo i ekologia”, 12 /2016, s. 341.

³⁶⁹ Decyzja nr 67/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, Szt. Gen. 1681/2015, (Dz. Urz. MON z 2015 poz. 65), dalej jako Instrukcja lub Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

³⁷⁰ Załącznik nr 9 Podział kodów statystycznych zdarzeń lotniczych Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

Stąd właśnie po zakończeniu badania organ oznacza dane zdarzenie kodem. Oprócz wyżej wymienionych prawodawca przewidział, że przyczyną zdarzenia może być remont (kod R), uszkodzenie lub wada fabryczna (kod F), czy zderzenie ze zwierzętami (Z), ale też i przyczyny typowe dla lotnictwa wojskowego uszkodzenie statku powietrznego w następstwie oddziaływania przeciwnika (kod EN640)³⁷¹.

Klasyfikacja skutków

Względem następstw zdarzeń NATO wyróżnia, podobnie jak w lotnictwie cywilnym, wypadki i incydenty, których badania należy się podjąć. W rozumieniu przepisów normy obronnej³⁷² incydent lotniczy to „dowolne zdarzenie, które może być zakwalifikowane przez dowolny kraj uczestniczący jako incydent wojskowego statku powietrznego lub incydent pocisku raketowego lub incydent bezzałogowego statku powietrznego”³⁷³, które „wpływa lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji statku powietrznego”³⁷⁴.

Zaś wypadek lotniczy to „dowolne zdarzenie, które może być zakwalifikowane przez dowolny kraj uczestniczący jako wypadek wojskowego statku powietrznego lub wypadek pocisku raketowego lub wypadek bezzałogowego statku powietrznego”³⁷⁵, jednocześnie jest to zdarzenie „w którym co najmniej jedna osoba zostaje śmiertelnie lub poważnie ranna w wyniku eksploatacji statku powietrznego lub związanych z nią czynności lub statek powietrzny ulegnie poważnemu uszkodzeniu lub awarii strukturalnej, które niekorzystnie wpływają na integralność strukturalną samolotu”³⁷⁶.

Bardziej szczegółową definicję przyjęto w polskich dokumentach dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa wojskowego, gdzie zgodnie z Załącznikiem nr 8 „Zagrożenia bezpieczeństwa lotów, opis i podział” do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych zdarzenie lotnicze to „każdy przypadek związany z użytkowaniem statku

³⁷¹ Ibidem.

³⁷² Norma Obronna MON nr NO-05-A005:2014, która zastąpiła NO-05-A005:2010, „Zdarzenia lotnicze. Badania wypadków i incydentów z udziałem wojskowych statków powietrznych, pocisków raketowych i bezzałogowych statków powietrznych”, zatwierdzona decyzją Nr 287/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 lipca 2014 r. (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 239), dalej jako: NO-05-A005:2014. Więcej na temat norm obronnych i zakresów ich obowiązywania patrz punkt 4.1 niniejszego rozdziału.

³⁷³ Punkt 1.3.2 NO-05-A005:2014.

³⁷⁴ Punkt 2.7. NATO Standard AFSP-1.3 „Safety Investigation Of Accidents/Serious Incidents Involving Military Aircraft, Missiles, and/or UASs”, Edition B, version 1, maj 2021, dalej jako: NATO Standard AFSP-1.3.

³⁷⁵ Punkt 1.3.8 NO-05-A005:2014.

³⁷⁶ Punkt 2.1. NATO Standard AFSP-1.3.

powietrznego negatywnie wpływający na bezpieczeństwo lotów, który w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego³⁷⁷. Instrukcja wyróżnia wypadki lotnicze jako zdarzenia, w których osoba poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia lub statek doznał uszkodzeń, został całkowicie zniszczony lub zaginął³⁷⁸. Wśród nich wskazać można 3 podkategorie: katastrofę, awarię oraz poważne obrażenie ciała³⁷⁹.

W rozumieniu Instrukcji zdarzeniem o mniejszej dotkliwości jest incydent lotniczy, czyli „zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z użytkowaniem statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów³⁸⁰, wśród których wyodrębnia się poważne incydenty³⁸¹ i inne incydenty.

	Lotnictwo cywilne	Lotnictwo wojskowe
Klasyfikacja względem przyczyn	1. ICAO - tzw. system kategoryzacji zdarzeń ADREP 2. UE - europejski centralny systemem koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie ECCAIRS	1. Instrukcja - klasyfikacja przyczyn w modelu 5M 2. Komitet Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Wojskowego Europy - klasyfikacja przyczyn
Klasyfikacja względem następstw	1. ICAO - Załącznik 13 - wyróżnia incydenty, poważne incydenty i wypadki 2. UE - rozporządzenie 996/2010 - wyróżnia wypadki, incydenty i poważne incydenty	1. Instrukcja - Klasyfikacja wyodrębniająca wypadki (katastrofy, awarie, poważne obrażenia ciała) oraz incydenty (poważne incydenty i inne incydenty)

³⁷⁷ Punkt 1 Załącznika 8 do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

³⁷⁸ Cała treść definicji znajduje się w punkcie 1.1. Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

³⁷⁹ Definicje tych pojęć zawierają punkty 1.1.1-1.1.3 Załącznika 8 do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

³⁸⁰ Punkt 1.2 Załącznika 8 do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych.

³⁸¹ Przykłady poważnych incydentów zawiera Załącznik 10 do Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych i będzie nim np. „Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, drogi kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub z innej niż droga startowa w użyciu” czy „Kolizja statków powietrznych niepowodująca skutków wypadku lotniczego”.

	3. Ustawa prawo lotnicze - wypadki, poważne incydenty, incydenty	2. Ustawa prawo lotnicze - wypadki, poważne incydenty, incydenty
--	--	--

Tabela 2 Zestawienie najpowszechniejszych taksonomii zdarzeń lotniczych z rozróżnieniem na lotnictwo cywilne i wojskowe.

Opracowanie własne.

Podsumowanie nomenklatury związanej z klasyfikacją zdarzeń lotniczych względem ich przyczyn i następstw zostało przedstawione w powyższej tabeli (tab. 2).

2. Bezpieczeństwo lotnictwa jako przedmiot regulacji społeczności międzynarodowej

Badanie zdarzeń lotniczych ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotnictwa, ponieważ umożliwia identyfikację przyczyn i okoliczności, które doprowadziły do danego wypadku, a w następstwie pozwala na wprowadzenie odpowiednich zmian i usprawnień w systemie lotniczym w celu uniknięcia podobnych sytuacji w przyszłości. Analiza wypadków lotniczych umożliwia identyfikację czynników, które przyczyniły się do zdarzenia, takich jak błędy ludzkie, problemy techniczne lub czynniki zewnętrzne, takie jak warunki pogodowe. Na podstawie tej analizy można wprowadzić odpowiednie zmiany w procedurach operacyjnych, przepisach, szkoleniach personelu i w samej konstrukcji maszyn, które zmniejszą ryzyko podobnych wypadków w przyszłości. Drugim filarem, w którym między innymi wykorzystuje się wnioski ze zdarzeń lotniczych, jest zarządzanie bezpieczeństwem polegające na kompleksowym podejściu do zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego poprzez identyfikowanie, analizowanie i zarządzanie zagrożeniami związanymi z lotami. Są to działania mające na celu minimalizowanie ryzyka wypadków i incydentów lotniczych.

Wyznacznikiem bezpieczeństwa w transporcie lotniczym jest zarówno bezpieczeństwo operacyjne, w rozumieniu wykonywania lotów, jak również bezpieczeństwo przed aktami bezprawnej ingerencji lub przed aktami terrorystycznymi³⁸². Dlatego właśnie powszechnie przyjęło się, że w bezpieczeństwie lotnictwa wyodrębnia się obszar związany

³⁸² Coraz więcej autorów wyodrębnia akty terrorystyczne od aktów bezprawnej ingerencji, por. A. Siadkowski, *Terrorist attacks versus acts of illegal interference in civil aviation. Implications for the functioning of airport critical infrastructure*, „Przegląd Strategiczny”, nr 1, 2011, s. 242.

z bezpieczeństwem wykonywania lotów (ang. *safety*) oraz ochroną lotnictwa (ang. *security, force protection*)³⁸³.

Niektórzy teoretycy przyjmują, że *safety* odnosi się do statycznego stanu bezpieczeństwa, podczas gdy *security* kojarzy się z dynamicznym budowaniem systemów bezpieczeństwa i ochrony i zabieganiem o bezpieczeństwo³⁸⁴. Zdaniem innych³⁸⁵ w rzeczywistości w przypadku transportu lotniczego, pojęcia bezpieczeństwa i ochrony obejmują zarówno stan, jak i dynamiczne procesy, które ulegają ciągłym zmianom. Dlatego też, w kontekście transportu lotniczego, bezpieczeństwo jest zapewniane poprzez działania służb żeglugi powietrznej i lotniskowych, które wpływają na funkcjonowanie statków powietrznych zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. Służby lotniskowe mają za zadanie zagwarantować sprawność i bezpieczeństwo ruchu lotniczego na ziemi poprzez utrzymanie odpowiedniej infrastruktury nawigacyjnej i radionawigacyjnej, zarządzanie ruchem na płytach, zapobieganie pożarom oraz prowadzenie działań ratowniczych, usuwanie unieruchomionych statków powietrznych i wiele innych działań³⁸⁶. Tym samym bezpieczeństwo i ochrona lotnicza są komplementarne³⁸⁷, tworząc zintegrowany system, który ma na celu minimalizowanie ryzyka i zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, personelu i otoczenia.

2.1. Pojęcie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej w znaczeniu *safety*

Najogólniej bezpieczeństwo rozumiane jest jako „stan braku wypadków i braku zagrożeń (stwierdzenie obiektywne); poczucie stanu braku zagrożeń i poczucie pewności bytu i jego zachowania (stwierdzenie subiektywne); ciągły proces dążenia do eliminacji zagrożeń lub też ekspozycji na nie; cel dążenia człowieka/ludzi do eliminacji zagrożeń lub też projekcji na nie; potrzeba unikania strat oraz przetrwania i rozwoju; zbiór powiązanych elementów mających za zadanie niwelowanie zagrożeń”³⁸⁸. Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej

³⁸³ E. Cieślak, *Bezpieczeństwo w lotnictwie*, [w:] B. Jancelewicz (red.) „Bezpieczność i niezawodność w lotnictwie”, Toruń 2009, s. 24.

³⁸⁴ M. Bielski, A. Krawczyk, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Zarządzanie i Ekonomia” 2010, nr 4, s. 10 za: T. Compa, *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis”, 2018, 11, s. 88.

³⁸⁵ Stanowisko T. Compy, *ibidem*, s. 89.

³⁸⁶ *Ibidem*.

³⁸⁷ A. Fortońska, *Measures taken by the European Union Agency for Aviation Safety to ensure aviation safety*, „Journal of KONBiN”, Volume 51, Issue 2, 2021, s. 118.

³⁸⁸ P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] K. Łuczak (red.) „Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym”, Katowice 2016, s. 35.

„Zarządzanie Bezpieczeństwem”³⁸⁹ definiuje bezpieczeństwo lotnicze jako „stan, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą”. Wieloaspektowość pojęcia rozwija opracowany przez ICAO Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. *Safety Management System*) regulujący tzw. procedury SMS określające systemowe i systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności (ang. *accountability*) i obowiązków (ang. *responsibilities*), politykę oraz procedury. Interpretując zagadnienia bezpieczeństwa w celu realizacji norm i zalecanych metod postępowania określonych w Załącznikach 1, 6, 11, 13 i 14 do Konwencji chicagowskiej prezes ULC w wytycznych określił, że bezpieczeństwo polega z jednej strony na braku wypadków i poważnych incydentów, co jest poglądem powszechnie reprezentowanym przez podróżnych, dalej polega na braku zagrożeń, czyli czynników, które powodują lub mogą powodować szkody. Oznacza również postawę pracowników organizacji lotniczych w stosunku do niebezpiecznych działań i warunków, a także unikanie błędów i zgodność z przepisami³⁹⁰. Wspólnym mianownikiem wymienionych elementów jest dążenie do całkowitej kontroli.

Obecnie istnieje kompleksowa teoria i praktyka związana z bezpieczeństwem lotów. Teoria ta opiera się na syntezie różnych dziedzin wiedzy i zajmuje się szczególnymi przypadkami zagrożeń dla zdrowia i życia operatorów, obiektów oraz środowiska naturalnego. W ramach tej dziedziny nauki uwzględnia się wiele teorii, takich jak teoria niezawodności, medycyna pracy, ergonomia, diagnostyka, psychologia, teoria eksploatacji oraz inne. W literaturze przedmiotu można znaleźć różne teorie dotyczące bezpieczeństwa lotów, w tym teorie systemowe, które uwzględniają szereg czynników, włączywszy najistotniejszy z nich czynnik ludzki³⁹¹.

Najważniejszym ogniwem przyczyniającym się do osiągnięcia bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej w lotnictwie są państwa, bowiem państwo sprawuje zwierzchnictwo

³⁸⁹ Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „Zarządzanie bezpieczeństwem”, Wydanie drugie, lipiec 2016 r. ogłoszony jako Załącznik do obwieszczenia nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. (Dz. Urz. ULC z 2020 poz. 2).

³⁹⁰ Pkt 2.2.1 Wytycznych Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859 (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 15, poz. 94).

³⁹¹ B. Grenda, H. Turzyńska, *Czynnik ludzki i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów*, Warszawa 2017, s.52.

w swojej przestrzeni powietrznej³⁹². Zobowiązane jest do tego przez przepisy międzynarodowe, np. art. 15, 22-28, 37 Konwencji chicagowskiej i inne umowy międzynarodowe sporządzane pod egidą ICAO o charakterze globalnym, jak też i organizacje międzynarodowe regionalne - np. rozporządzenia unijne³⁹³.

Dążenia do zapewnienia bezpieczeństwa wymaga też tzw. *soft law*, czyli niewiążące, często nieformalne przepisy, zasady i wytyczne, które nie są ustawodawstwem, ale mają charakter rekomendacji i są stosowane dobrowolnie³⁹⁴. Wydają je organizacje lotnicze i podmioty zrzeszające przewoźników czy personel lotniczy. *Soft law* jest szczególnie ważny w przypadku bezpieczeństwa lotniczego, ponieważ przemysł lotniczy zmienia się bardzo szybko i wymaga ciągłego dostosowywania się do nowych wyzwań i zagrożeń. Stosowanie *soft law* pozwala na szybką reakcję na zmieniające się okoliczności oraz na bardziej elastyczne

³⁹² K. Myszone-Kostrzewa, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w świetle prawa międzynarodowego*, op. cit., s. 139.

³⁹³ Kompleksowe omówienie źródeł i podstawowych zasad dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, patrz Havel B., Sanchez, G., *The International Law Regime for Aviation Safety and Security*, [w:] „The Principles and Practice of International Aviation Law”, red. Havel, B., Sanchez, G., Cambridge University Press, s. 173-216 oraz P. S. Dempsey, *Chapter IV: Safety* [w:] *Public International Air Law*, Montreal 2008, s. 66-159.

³⁹⁴ W Polsce Prezes ULC wydaje Dziennik Urzędowy ULC, w którym ogłasza dokumenty wyliczone w art. 23 ust. 2 ustawy prawo lotnicze. Stają się one „przepisami międzynarodowymi”, do których stosowania zobowiązane są podmioty lotnicze. Są to:

„1) przepisy międzynarodowe, o których mowa w art. 3 ust. 5, a więc:

a) uchwały organizacji międzynarodowych wydawane na podstawie ratyfikowanych przez Polskę umów międzynarodowych, przy czym chodzi w szczególności o wydawane przez ICAO załączniki konwencji chicagowskiej (art. 3 ust. 2 pr. lot.), b) przepisy (wymagania) międzynarodowe o charakterze specjalistycznym dotyczące różnych aspektów bezpieczeństwa i efektywności lotnictwa cywilnego, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz infrastruktury naziemnej wydawane przez ICAO (nie tylko jako załączniki konwencji) oraz przez ECAC, JAA, EUROCONTROL i EASA (art. 3 ust. 4 pr. lot.);

2) instrukcje w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w lotnictwie cywilnym (art. 21 ust. 2 pkt 16 pr. lot.);

3) uchwały i opinie Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego;

4) opłaty - Taryfy opłat lotniskowych dla lotniska użytku publicznego (art. 77h ust. 1 pr. lot.), opłaty nawigacyjne (art. 130 pr. lot.);

5) ogłoszenia, obwieszczenia i komunikaty”.

Jednocześnie, zgodnie z art. 3 ust. 4 ustawy prawo lotnicze przewidziane zostały w tym zakresie kompetencje dla ministra właściwego do spraw transportu, który „(...) dla zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa cywilnego (...) może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez:

1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);

2) Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA);

3) Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL);

4) Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

5) Uchwały organizacji międzynarodowych, o których mowa w ust. 2, oraz wymagania międzynarodowe, o których mowa w ust. 4, zwane są dalej przepisami międzynarodowymi”.

podejście do kwestii bezpieczeństwa lotniczego³⁹⁵. Przykłady wydawanych dokumentów wraz z uwzględnieniem typu organizacji zostały zaprezentowane w poniższej tabeli (tab. 3).

Nazwa	Typ	Regulacje
ICAO	organizacja międzypaństwowa	Normy i zalecane praktyki (SARPs) Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) Plany nawigacyjne (zbiory danych) Podręczniki (wykładnie przepisów, porady) Inne (okólniki, raporty, strategie, opracowania)
Eurocontrol ³⁹⁶	organizacja międzypaństwowa	Raporty roczne Wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa ESARR
EASA ³⁹⁷	organizacja międzypaństwowa (agencja UE)	Specyfikacje Certyfikacyjne (CS) Materiały Wytyczne (GM) Akceptowalne Sposoby Potwierdzania Spełnienia Wymagań (AMC) Roczne przeglądy bezpieczeństwa na podstawie danych z Centralnego Repozytorium Europejskiego Raporty z audytów Inspekcje standaryzacyjne Opinie, na których podstawie Komisja Europejska sporządza następnie projekty aktów ustawodawczych
IATA	organizacja pozarządowa (handlowa)	Taryfy lotnicze, Normy, przepisy i dokumenty niezbędne do funkcjonowania ruchu pasażerskiego i towarowego Prognozy i wytyczne

³⁹⁵ B. I. Scott; R. S. Uva, *The Role of Aviation Safety 'Soft Law' in the European Union Regulatory Landscape*, „German Journal of Air and Space Law” 69, no. 4, 2020, s. 609, 617, 627.

³⁹⁶ Ang. European Organisation for the Safety of Air Navigation - Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL).

³⁹⁷ Ang. *European Union Aviation Safety Agency*- Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

EDA MAWA ³⁹⁸	organizacja międzyrządowa (agencja UE)	Materiały Wytyczne (GM) Akceptowalne Sposoby Potwierdzania Spełnienia Wymagań (AMC) Podstawowy Dokument Ramowy Europejskie Wymagania Zdatości do Lotu Wojskowych Statków Powietrznych
----------------------------	--	--

Tabela 3 Wybrane organizacje ustanawiające reguły o charakterze soft law wraz z przykładami wydawanych dokumentów.

Opracowanie własne.

2.2. Pojęcie ochrony lotnictwa w znaczeniu *security*

Z kolei ochrona (ang. *security*) przed aktami bezprawnej ingerencji, jako druga z omawianych kategorii bezpieczeństwa lotniczego, odnosi się do zagrożeń związanych z zamachami terrorystycznymi, sabotażem, cyberprzestępczością i innymi formami przestępczości, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze. W tym przypadku stosuje się szereg procedur i praktyk, które mają na celu zapobieganie takim aktom i minimalizowanie ryzyka zarówno względem statków powietrznych, jak i portów lotniczych. Obejmują one „ochronę pasażerów, elementów infrastruktury krytycznej, prowadzenie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, ładunków oraz poczty, nadzorowanie systemu przepustowego, patrolowanie i monitorowanie lotnisk”³⁹⁹. W Polsce za ochronę w dużej mierze odpowiadają służby portów lotniczych, służby mundurowe takie jak Policja, Straż Graniczna, a także Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego⁴⁰⁰.

Poszukując definicji legalnych ochrony lotnictwa warto przytoczyć definicję unijną, zgodnie z którą „ochrona lotnictwa oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami

³⁹⁸ Ang. *European Defence Agency - Military Airworthiness Authorities* (EDA MAWA) - Europejska Agencja Obrony - Forum Wojskowych Władz ds. Zdatości do Lotu. EDA to agencja Unii Europejskiej działająca na rzecz wsparcia obronności dla europejskich ministerstw obrony. Jej częścią jest od 2008 r. forum MAWA, na łamach którego dąży się do „harmonizacji europejskich przepisów dotyczących wojskowej zdatości do lotu”, por. [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/european-military-airworthiness-authorities-forum-\(mawa\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/european-military-airworthiness-authorities-forum-(mawa)) (dostęp 12.02.2023).

³⁹⁹ T. Compa, *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, op. cit. 89.

⁴⁰⁰ Podmioty te są zdefiniowane jako „służby ochrony” § 1 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 774).

bezpprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego”⁴⁰¹. Podobnie zauważa Załącznik 17 do Konwencji chicagowskiej, że „cel ten jest osiągnięty dzięki zastosowaniu kombinacji środków oraz zasobów ludzkich i materialnych”⁴⁰².

Jak słusznie konstatuje P. Dempsey u początku lotnictwa zagrożeniem dla pasażerów lotniczych mogły być niedostateczne umiejętności pilota czy zły stan techniczny statku powietrznego, obecnie natomiast to uniknięcie porwania, zniszczenia bombą czy zestrzelenia samolotu albo ataku na infrastrukturę lotniskową wymaga szeregu zabiegów społeczności międzynarodowej⁴⁰³. Powstały w celu ochrony system tokijsko-hasko-montrealско-pekiński⁴⁰⁴, zwany „lotniczym prawem karnym” obejmuje przestępstwa konwencyjne - akty bezprawnej ingerencji jedynie wymierzone w statki i porty lotnicze cywilne. Penalizuje on akt bezprawnej ingerencji rozumiany jako „akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w których zawiera się między innymi:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym,
- zniszczenie statku powietrznego w obsłudze,
- wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,
- użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwych informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub cywilnego obiektu lotniczego.”⁴⁰⁵.

⁴⁰¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr L97 str. 72-82 z późn. zm.)

⁴⁰² Załącznik nr 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji” wprowadzony obwieszczeniem Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 (Dz. Urz. ULC z 2017 r. poz. 375).

⁴⁰³ P. Dempsey, *Public International Air Law*, op. cit. s. 227-228.

⁴⁰⁴ Więcej M. Lech, *Ochrona prawna społeczności międzynarodowej wobec zagrożenia terroryzmem*, Gdańsk 2014, dostęp SIP Lex.

⁴⁰⁵ Załącznik 17, s. 1-1.

Nadto państwa nawiązują współpracę bilateralną w przedmiocie stosowania „specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia”⁴⁰⁶, co pozwala na elastyczne dostosowanie rozwiązań do dynamicznie zmieniającej się sytuacji transportu lotniczego. Dążą również do zapobiegania „bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego”⁴⁰⁷.

Prawo krajowe przewiduje ochronę lotnictwa cywilnego w dziale IX ustawy prawo lotnicze w zgodzie z regulacjami unijnymi⁴⁰⁸. Dodatkowo ustawodawca nałożył szereg obowiązków na zarządzającego portem lotniczym w tym zakresie, m.in. obowiązek opracowania programu ochrony regulującego zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji na lotnisku (art. 80a ustawy prawo lotnicze).

W podobny sposób na tego typu ataki narażone jest lotnictwo państwowe i wojskowe, które stanowi emanację państwowości oraz używane jest do wypełniania zadań publicznych. Wobec niemożności stosowania wyżej wymienionego globalnego systemu do lotnictwa państwowego i wojskowego, trzeba się odwołać do działań normatywnych o charakterze stowarzyszeniowym. W lotnictwie wojskowym NATO o rozwój ochrony zabiega Komitet Lotniczy NATO (AVC)⁴⁰⁹ powołany w 2016 r., który doradza Radzie Północnoatlantyckiej m. in. w kwestiach przyczyniających się do bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, współpracując z międzynarodowymi i regionalnymi organizacjami lotnictwa cywilnego oraz innymi odpowiednimi instytucjami cywilnymi i wojskowymi w dziedzinie lotnictwa. Skupia się na nowych potencjalnych zagrożeniach z jednoczesnym wzmocnieniem cyberobrony. Ponadto współpracuje w ramach wspólnej grupy koordynacyjnej ds. bezpieczeństwa ATM NATO/Eurocontrol zajmując się obsługą incydentów związanych z ochroną lotniczą.

⁴⁰⁶ Np. art. 15 umowy z dnia 12 marca 2013 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie lotniczym (M.P. z 2017 r. poz. 4).

⁴⁰⁷ Ibidem.

⁴⁰⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr 97, str. 72 z późn. zm.), jak też rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 5.03.2010, s. 1, z późn. zm.).

⁴⁰⁹ Szczegóły o pełnym zakresie kompetencji patrz: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69339.htm (dostęp 12.12.2022).

Kolejnym źródłem są normy prawa krajowego ustanawiające: ochronę osób i mienia⁴¹⁰, infrastruktury krytycznej⁴¹¹, kompetencje Służby Ochrony Państwa odpowiedzialnej za ochronę osób i obiektów⁴¹², wykonywanie ochrony w przypadku wspólnego wykorzystywania lotnisk wojskowych oraz lotnisk służb porządku publicznego⁴¹³, ochronę przejść granicznych⁴¹⁴, ochronę statków powietrznych lotnictwa policji⁴¹⁵, środki ochrony lotów najważniejszych osób w państwie⁴¹⁶ wraz z zasadami ochrony statku powietrznego przeznaczonego do takich operacji⁴¹⁷.

2.3 Istota wyjaśniania przyczyn i okoliczności zdarzeń lotniczych

Z poprzedniego podpunktu wynika, że prawodawcy dążą nieustannie do podnoszenia standardów bezpieczeństwa⁴¹⁸, powstaje zatem pytanie o rolę jaką odgrywa w tych staraniach badanie zdarzeń lotniczych. Obecnie zabiega się proaktywnie o zapewnienie tego pożądanego stanu poprzez system zarządzania bezpieczeństwem oraz system zarządzania ryzykiem. Drugim filarem pozostają retroaktywne analizy zdarzeń lotniczych, które służą zapobieganiu podobnym sytuacjom w przyszłości. Ustalenie okoliczności takiego wypadku i zaproponowanie odpowiednich rozwiązań przyczynia się do wypracowania coraz

⁴¹⁰ Art. 5, 22 ustawy o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 r. (t. j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1995).

⁴¹¹ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 122).

⁴¹² Ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 66 z późn. zm.).

⁴¹³ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków i zasad wspólnej bezpiecznej eksploatacji lotnisk wojskowych oraz lotnisk służb porządku publicznego (Dz. U. Nr 128, poz. 1340).

⁴¹⁴ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 295).

⁴¹⁵ Szczególnie § 86 Zarządzenia nr 1216 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 listopada 2005 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji (Dz. Urz. KGP z 2005 r. Nr 18, poz. 125 z późn. zm.).

⁴¹⁶ Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967).

⁴¹⁷ § 21 Zarządzenia Nr 19/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 października 2020 r. w sprawie "Szczegółowego trybu organizacji lotów najważniejszych osób w państwie realizowanych statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej" (Dz. Urz. MON z 2020 r. poz. 176), a także Decyzja Nr 146/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 października 2018 r. w sprawie „Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz. Urz. MON z 2018 r. poz. 172).

⁴¹⁸ M. Tokarski. *Zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym jako czynnik dyscyplinujący personel lotniczy w Unii Europejskiej* [w:] T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski (red. nauk.), *Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa w lotnictwie*, Dęblin 2012, str. 119.

doskonalszych metod i standardów szkolenia, jak również poprawy stanu technicznego maszyn czy urządzeń lotniczych⁴¹⁹.

1) Cel badania technicznego zdarzeń lotniczych

Poczynając od normy 3.1 Załącznika 13: „jedynym celem badania wypadków i incydentów jest zapobieganie tego typu zdarzeniom w przyszłości. Działalność ta nie ma natomiast na celu ustalenia zakresu udziału czyjejkolwiek winy albo odpowiedzialności”. Powyższy cel potwierdza także definicja pojęcia „badanie wypadku”, stanowiąca o procesie prowadzonym „w celu zapobiegania wypadkom, który obejmuje gromadzenie i analizę informacji, formułowanie wniosków, ustalenie przyczyn i, jeżeli jest to konieczne, opracowanie zaleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa”⁴²⁰. W prawie unijnym cel procesu badawczego precyzuje punkt 4 preambuły rozporządzenia 996/2010 w słowach: „jedynym celem takiego badania powinno być zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności”.

Wśród przepisów wojskowych przywołać można normę obronną, która stanowi, że „w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego należy przyjmować za podstawowy cel zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym”⁴²¹, z jednoczesnym zastrzeżeniem, odmiennym od wymienionych wyżej aktów prawnych właściwych dla lotnictwa cywilnego, że ustalenia poczynione w trakcie badania mogą być wykorzystane „do celów dyscyplinarnych, roszczeń, spraw sądowych lub innych celów administracyjnych”⁴²², o ile zezwala na to prawo krajowe kraju uczestniczącego.

Podobnie ustawodawca polski sformułował cel prowadzenia dochodzenia dla wszystkich rodzajów lotnictwa: „w celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz art. 140 Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności.”⁴²³. Podkreślenia wymaga, że badanie nie ma na celu

⁴¹⁹ A. Latipulhayat, *The function and purpose of aircraft accident investigation according to the international air law*, „Mimbar Hukum”, Vol 27, No 2 (2015), s. 319.

⁴²⁰ T. Jasudowicz, G. Górski, *Prawne problemy tragedii smoleńskiej. Teksty i materiały*, Toruń 2018, s. 40.

⁴²¹ Punkt 2.1.1 NO-05-A005:2014.

⁴²² Punkt 3.3 NO-05-A005:2014.

⁴²³ Art. 134 ust. 1 ustawy prawo lotnicze.

wskazania osoby winnej, a wyjaśnienie przyczyn i przez to profilaktykę. Precyzyjnie reguluje tę kwestię właściwa dla badania zdarzeń z udziałem wojskowych statków powietrznych, Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych, stanowiąc, że badanie przeprowadza się „w celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym” poprzez „gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu oraz w stosownych przypadkach formułowanie zaleceń profilaktycznych”⁴²⁴.

2) Wpływ badania zdarzeń na profilaktykę

Prawidłowo wprowadzone zalecenia mogą przyczynić się do zmniejszenia ryzyka związanego z wykonywaniem operacji lotniczych⁴²⁵. Znaczącą rolę w ich ustanawianiu odgrywają dobrze przygotowane do badania organy dochodzeniowe, bowiem pomimo istnienia licznych regulacji determinujących przygotowanie i prowadzenie dochodzenia oraz raportu, nadal brakuje szczegółowych wytycznych co opracowania zaleceń profilaktycznych⁴²⁶. Częściową standaryzację wprowadza rozdział 6 załącznika 13 oraz „Podręcznik badania wypadków i incydentów. Zasady i procedury”⁴²⁷ wydany przez ICAO. Załącznik 13 wyróżniając dwa rodzaje rekomendacji podkreśla ich znaczenie dla bezpieczeństwa operacyjnego oraz systemowego lotnictwa. Pierwsza kategoria to zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, będące propozycją organu badającego wypadki, sporządzoną „na podstawie informacji uzyskanych w toku badania, sformułowaną w celu zapobiegania wypadkom lub incydentom i która w żadnym przypadku nie ma na celu stwarzania przesłanek dotyczących winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent”⁴²⁸. Druga kategoria to „zalecenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do nieprawidłowości systemowej, która prawdopodobnie może się powtórzyć, o znaczących konsekwencjach w skali globalnej i która wymaga podjęcia terminowych działań w celu poprawy bezpieczeństwa”⁴²⁹.

⁴²⁴ Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych, s. 7.

⁴²⁵ N. Karanikas, A. Roelen, S. Piric, *Design, Scope and Focus of Safety Recommendations: Results from Aviation Safety Investigations*, „Policy and Practice in Health and Safety” nr 17 (1), 2019, s. 19-20.

⁴²⁶ M. Gregson, *What Makes a Good Air Safety Recommendation?*, „ISASI Forum”, październik-grudzień 2017, s. 15, dostępny na: <https://www.isasi.org/Documents/ForumMagazines/forum-50-4-web.pdf> (dostęp 04.04.2022).

⁴²⁷ Doc 9962 AN/482, *Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures*, Montreal 2011.

⁴²⁸ Załącznik 13, s. 1-3.

⁴²⁹ Załącznik 13, s. 1-3. Zgodnie z Doc 9756 adresatem takich zaleceń będzie zwykle „państwowy organ lotnictwa cywilnego odpowiedzialny za certyfikację i częściowy nadzór nad projektowaniem, produkcją, konserwacją i/lub eksploatacją statku powietrznego lub obiektów zaangażowanych w zdarzenie”, Doc 9756 *Podręcznikiem badania*

Z wykorzystaniem takich zaleceń skierowanych do „państwowego organu lotnictwa cywilnego odpowiedzialnego za certyfikację i częściowy nadzór nad projektowaniem, produkcją, konserwacją i/lub eksploatacją statku powietrznego lub obiektów zaangażowanych w zdarzenie” można osiągnąć najlepsze wyniki w zakresie poprawy bezpieczeństwa. E. Klich opracował zbiór właściwości, które charakteryzują poprawnie sporządzone i skutecznie podnoszące bezpieczeństwo zalecenia profilaktyczne⁴³⁰.

3) Zarządzanie bezpieczeństwem i ryzykiem

Badanie wypadków lotniczych, będąc typowym działaniem retroaktywnym, stanowi niezwykle istotny wkład w proaktywne zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie, którego celem jest zapewnienie ciągłego doskonalenia bezpieczeństwa lotów poprzez identyfikowanie, ocenę i kontrolowanie ryzyka oraz wprowadzanie środków zaradczych. Związane jest z nim również zarządzanie ryzykiem, czyli proces identyfikacji, oceny, kontroli i monitorowania ryzyka związanego z działalnością lotniczą. Identyfikacja przyczyn wypadków przekłada się na opracowywanie wskaźników poziomu bezpieczeństwa⁴³¹. Stąd obserwacje organów badawczych stanowią materiał referencyjny dla licznych podmiotów lotniczych. Raporty końcowe dostarczają tym samym wiedzy na temat skuteczności reaktywnych działań na rzecz bezpieczeństwa (zaleceń), jak też są ważnym wskaźnikiem osiągniętego poziomu bezpieczeństwa⁴³². Ponadto dostarczają wiedzy o obszarach, które

wypadków i incydentów statków powietrznych, *Część IV Sprawozdawczość*, Montreal 2014, s. IV-1-49, dostępny na <http://aaib.gov.mn/wp-content/uploads/2018/12/Doc-9756-Part-IV-Reporting.pdf>, (dostęp 25.05.2022).

⁴³⁰ Po pierwsze powinny wynikać bezpośrednio z wniosków jakie wyprowadzono w procesie badania zdarzenia lotniczego, opierając się na analizach dokonanych w raporcie. Powinny obejmować nie tylko przyczyny, ale też i wszelkie inne nieprawidłowości dostrzeżone w trakcie badania. Ważne by uwzględniały również czynniki systemowe, czyli proponowały zmiany w prawie, w sposobie zarządzania bezpieczeństwem w danym podmiocie czy też rozwiązania konstrukcyjne, produkcyjne, technologiczne itp. Kolejno jeśli do zdarzenia doszło z winy operatorów, zalecenia powinny postulować czasowe zawieszenie czy odsunięcie od pełnionej funkcji do czasu osiągnięcia poprawy poziomu bezpieczeństwa, np. jakości wyszkolenia. Rola zaleceń nie kończy się w momencie sporządzenia raportu końcowego, dlatego też organ odpowiedzialny za badanie powinien współpracować z instytucjami, do których skierowane zostały zalecenia, a także z władzą lotniczą. W myśl rozporządzenia 996/2010 poprawie bezpieczeństwa sprzyja współtworzenie zaleceń przez przyszłego ich wykonawcę. Zalecenia nie powinny określać winy i odpowiedzialności. Por. E. Klich. *Przyczyny badania wypadku i zalecenia profilaktyczne*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 65 i n.

⁴³¹ L. F. Pappacena da Costa, B. Conti, G. Antoniciello., *State of the Art of Aviation Safety Reporting in Europe*, „Aerotec. Missili e Spazio” n. 102, 2023, s. 149–154.

⁴³² J. Sznajder, *Badanie wypadków lotniczych*, w: „Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym”, red. K. Łuczak, Katowice 2016, s. 217.

wymagają szczególnej uwagi podmiotów lotniczych i na ich podstawie możliwe jest wytypowanie kategorii wypadków wysokiego ryzyka⁴³³.

Informacje na temat opracowywania wskaźników i wykorzystania do tego celu ustaleń komisji badawczych w lotnictwie cywilnym zawiera np. Załącznik 19 - „Zarządzanie bezpieczeństwem”⁴³⁴ wraz z podręcznikiem ICAO⁴³⁵, zaś w lotnictwie państwowym można przytoczyć przykładowo regulacje właściwe dla polskiego lotnictwa wojskowego - „Metodyka zarządzania ryzykiem w lotnictwie Sił Zbrojnych RP”⁴³⁶. W systemie krajowym wskazuje się też w § 41 ust. 4 Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych, że raporty z badań zdarzeń lotniczych są podstawowymi źródłami informacji o aktualnych zagrożeniach i stanie bezpieczeństwa lotnictwa wojskowego w Polsce. To zaś przekłada się na „wykorzystanie do diagnozowania i prognozowania stanu bezpieczeństwa lotów i ma na celu wytyczenie zasadniczych kierunków działalności profilaktycznej” (§ 41 ust. 3 Instrukcji).

4) Wpływ na bezpieczeństwo państwa

Nie tracąc z pola widzenia zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r., warto przytoczyć stanowisko M. Bujnowskiego, który ukazuje kolejny aspekt wyjaśniania przyczyn i okoliczności „przeprowadzone właściwie dochodzenie, a także dostateczne rozpowszechnienie informacji o przyczynach ich zaistnienia wzmacnia system bezpieczeństwa państwa”⁴³⁷. Chociaż M. Bujnowski nie rozwija koncepcji, to zdanie wzbudza refleksję szczególnie w przypadku ustalenia przyczyn i okoliczności zdarzeń ze sfery *security*, które to zdarzenia mogą zburzyć zaufanie społeczeństwa do państwa, bądź poszczególnych podmiotów lotniczych, np. portu lotniczego. Oprócz oczywistych konsekwencji karnych, trzeba wówczas przedsięwziąć środki, które przywrócą stan bezpieczeństwa i w tym zakresie pomocne mogą być ustalenia i zalecenia komisji badającej zdarzenie. M. Bujnowski nie definiuje

⁴³³ D. G. Piwek, *System zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym – proces kształtowania przepisów międzynarodowych*, „Studia i Materiały Centralnej Biblioteki Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego”, nr 1 (17) 2022, s. 39-40.

⁴³⁴ Załącznik 19 - „Zarządzanie bezpieczeństwem”, wyd. 1, 2013, Załącznik do obwieszczenia Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 listopada 2014 r.

⁴³⁵ ICAO, Doc 9858 Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem, 2018, s. 1-1.

⁴³⁶ *Metodyka zarządzania ryzykiem w lotnictwie sił zbrojnych RP (MZR-2010)*, WLOP. 439/2010.

⁴³⁷ M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, wyd. Scholar, Warszawa 2016, s. 95.

też „bezpieczeństwa państwa”, stąd autorka uzupełnia tę myśl. Jednym z filarów bezpieczeństwa jest „pewność przetrwania”, którą kształtują „działania negatywne polegające na eliminowaniu zagrożeń zewnętrznych i powstających w ramach państwa oraz działania pozytywne zapewniające przetrwanie, posiadanie (tożsamość), funkcjonowanie i swobody rozwojowe państwa i narodu element bezpieczeństwa państwa (społeczeństwa)”⁴³⁸. Ten kierunek zdaje się być słusznym, szczególnie że zapobieganie zagrożeniom dla lotnictwa płynącym np. z działalności zorganizowanych grup przestępczych bez wątpienia wpłynie na zabezpieczenie prawidłowego funkcjonowania transportu, czego konsekwencją będzie poczucie bezpieczeństwa obywateli⁴³⁹. W Polsce lotnictwo jest wymieniane w systemie bezpieczeństwa państwa, jedynie w ujęciu militarnym⁴⁴⁰, w przeciwieństwie do USA, gdzie już od 2007 r. ochrona lotnictwa jest wskazana jako czynnik gwarantujący bezpieczne i sprawne „funkcjonowanie transportu lotniczego, od którego w dużej mierze zależy rozwój ekonomiczny i bezpieczeństwo Stanów Zjednoczonych”⁴⁴¹.

3. Uwarunkowania prawne badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Jak podkreślono w poprzednim podpunkcie, społeczność międzynarodowa czyni szereg starań o zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie lotniczym, zaś zdarzenie lotnicze niweczy te starania⁴⁴². Poznanie i zrozumienie genezy zaistniałych zdarzeń lotniczych jest konieczne do zapobiegania podobnym zagrożeniom dla operacji lotniczych w przyszłości. Jednocześnie omówienie uwarunkowań prawnych, systemowych i organizacyjnych, kierunków rozwoju prawa i wyzwań, jakie przed tą gałęzią prawa lotniczego stoją, mogłoby z powodzeniem stanowić przedmiot odrębnej rozprawy doktorskiej, stąd autorka skupia się w podrozdziałach 3 i 4 niniejszego rozdziału na najważniejszych zagadnieniach relewantnych dla badania zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r.

Na wstępie należy zaznaczyć, że omówienie teoretycznoprawnych aspektów badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym jest istotne dla tematu z kilku względów. Przede wszystkim

⁴³⁸ P. Moniak, *Ochrona lotnictwa cywilnego jako element bezpieczeństwa państwa*, SBN 2012;3(1), s. 116-117.

⁴³⁹ Ibidem, s.108.

⁴⁴⁰ Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego 2020, s. 18.

⁴⁴¹ Narodowa Strategia Ochrony Lotnictwa USA przyjęta w marcu 2007 r., cytat za: P. Moniak, op. cit., s. 119.

⁴⁴² S. K. Cusick, A. I. Cortés, C.C. Rodrigues, op. cit., s. 72.

do technicznego badania zdarzenia z udziałem wojskowego Tu-154M zastosowano reguły właściwe dla lotnictwa cywilnego. Po drugie dokumenty wojskowe⁴⁴³ nie wykluczają stosowania Załącznika 13 do badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie wojskowym. Wreszcie Załącznik 13 i liczne wytyczne ICAO konstytuują reguły uniwersalne, powszechnie znane i stosowane w lotniczej społeczności międzynarodowej, stąd nawet w razie niemożności stosowania ich wprost, mogą być wypełniane jako dobra praktyka⁴⁴⁴.

Nadto, jak słusznie podnosi T. Cieśla⁴⁴⁵, wykładnia funkcjonalna Załącznika 13 świadczy o możliwości analogicznego zastosowania tego aktu do lotnictwa państwowego wobec sformułowania „procedury ustanowione w niniejszym Załączniku nie są ograniczone wyłącznie do dochodzenia wszczętego zgodnie z wymaganiami art. 26, ale w określonych warunkach mają zastosowanie do badania dowolnego wypadku statku powietrznego spełniającego wymagania definicji”⁴⁴⁶. Definicja z Załącznika 13 nie ogranicza „wypadku” do statków cywilnych, dlatego takie stanowisko jest uzasadnione.

3.1. Międzynarodowe podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych

Przyjęty podział na lotnictwo cywilne i państwowe, omówiony w pierwszym rozdziale, wpływa również na dziedzinę badania zdarzeń lotniczych. Trzeba mieć na względzie, iż lotnictwo nie ma wymiaru wyłącznie lokalnego (czy krajowego), a funkcjonuje w płaszczyźnie międzynarodowej. Z tej przyczyny badanie wypadków lotniczych musi charakteryzować się ujednoczonymi normami⁴⁴⁷. Idea harmonizacji przepisów i spójnej wykładni procedur w skali globalnej, pozwalającej szybko wprowadzać zalecane rozwiązania i uniknąć występowania mnogości przepisów obniżających poziom bezpieczeństwa lotów, stała

⁴⁴³ Punkt 2.1.8 NO-05-A005:2014.

⁴⁴⁴ Przez dobrą praktykę lub dobre praktyki (z ang. *best practice*) rozumie się najbardziej znaczące doświadczenia, procedury lub działania, takie, które pozwalają uzyskać najlepsze wyniki, w odniesieniu do różnych kontekstów i wyznaczonych celów. W dziedzinie badania zdarzeń lotniczych można je zdefiniować jako zbiór przykładów, procedur, przeszłych doświadczeń, które są odpowiednio sformalizowane w postaci zasad, które można stosować i powtarzać. To także sposób stosowania prawa czy rozwiązanie służące usprawnieniu postępowania, będąc jednocześnie wzorcowym i godnym naśladowania. Musi być to rozwiązanie uniwersalne i praktyka, która pozwala osiągnąć wyznaczony cel w sposób sprawny, efektywny i oszczędny. Por. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/best-practice> (dostęp 02.03.2022).

⁴⁴⁵ T. Cieśla, *Specyfika działań prokuratorskich przy prowadzeniu postępowań dotyczących katastrof lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy”, nr 2/2015, s. 8.

⁴⁴⁶ Załącznik 13, s. 10.

⁴⁴⁷ J. Nixon, G. R Braithwaite, *What do aircraft accident investigators do and what makes them good at it? Developing a competency framework for investigators using grounded theory*, „Safety Science”, Vol. 103, 2018, s. 153.

się głównym założeniem konwencji chicagowskiej. Konwencja chicagowska realizując aspiracyjny cel, jakim było stworzenie zbioru zasad i reguł prawnych zapewniających bezpieczny, efektywny, uporządkowany i prawidłowy rozwój lotnictwa cywilnego⁴⁴⁸, uwzględniła w swoich postanowieniach również kwestię badania wypadków lotniczych w art. 26:

„W razie wypadku, którego doznał statek powietrzny jednego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa i który pociągnął za sobą śmierć lub poważne obrażenia albo wskazuje na istnienie poważnych usterek technicznych na statku powietrznym lub w udogodnieniach dla żeglugi powietrznej, Państwo, na którego terytorium wypadek nastąpił, wdroży dochodzenie co do okoliczności wypadku, stosując się, jak dalece jego własne ustawy na to pozwalają, do zasad postępowania zaleconych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Państwu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinno się umożliwić wyznaczenie obserwatorów, którzy byłiby obecni przy dochodzeniu; Państwo prowadzące dochodzenie poda do wiadomości temu drugiemu Państwu sprawozdanie i wnioski w danej sprawie”.

Tym samym wprowadzono regułę właściwości miejscowej państwa miejsca zdarzenia, co jest w zgodzie z zasadą suwerenności państwa i nałożono obowiązek wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku przy możliwym udziale reprezentantów innych podmiotów. Konwencja chicagowska stanowi jedynie o wypadkach, pozostawiając poza regulacją incydenty i poważne incydenty, które zostały poddane postanowieniom Załącznika 13. Umawiające się państwa zobowiązały się do współpracy i stopniowego przyjmowania międzynarodowych norm i zasad postępowania przez ICAO, które ujednastajniają przepisy, włączając w to problematykę dochodzeń w sprawie wypadków (art. 37 lit. k Konwencji chicagowskiej). Stąd doszło do przyjęcia Załącznika 13 ustanawiającego międzynarodowe normy, zalecane metody i zasady postępowania (SARPs) w związku z badaniem wypadków i incydentów statków powietrznych, wśród których normy stanowią wiążące reguły

⁴⁴⁸ S. Zajas, *Międzynarodowe i krajowe organizacje lotnicze*, Warszawa 2015, s. 19.

zachowania, a zalecane metody pełnią rolę fakultatywnych wytycznych poprawiających jakość badania⁴⁴⁹.

Zasady prowadzenia, dokumentowania i nadzorowania badania zdarzeń lotniczych zdają się być jednym z najlepiej uregulowanych aspektów lotnictwa. Załącznik 13, nad którym prace trwały od lutego 1946 r., a jego pierwsza wersja była przyjęta w kwietniu 1951 r.⁴⁵⁰, jest dokumentem często nowelizowanym, a w konsekwencji uwzględniającym najbardziej aktualne problemy wyjaśniania zdarzeń lotniczych⁴⁵¹.

Dokument zawiera w szczególności⁴⁵²:

- a) definicje,
- b) cel badania wypadków,
- c) problematykę zabezpieczenia dowodów rzeczowych,
- d) zakres odpowiedzialności państwa miejsca zdarzenia,
- e) uczestnictwo i odpowiedzialność Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta,
- f) kwestię sporządzania i publikacji raportu wstępnego i końcowego.

Zgodnie z Załącznikiem 13 proces badawczy rozpoczyna się od powiadomienia państwa rejestracji i państwa operatora o zaistniałym zdarzeniu. W badaniu może wziąć udział państwo rejestracji, do którego rejestru jest wpisany statek powietrzny oraz „państwo operatora na którego terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora

⁴⁴⁹ Aktualnie obowiązuje załącznik ogłoszony w Obwieszczeniu Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 marca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 15). Konwencja chicagowska nie ustanowiła definicji „norm” i „zalecanych praktyk”, stąd na pierwszej sesji Zgromadzenia w 1947 r. przyjęto Rezolucję uszczegóławiającą charakter prawny tych reguł. Stąd przez „normę” rozumie się „każdy wymóg dotyczący właściwości fizycznych, konfiguracji, materiału, osiągow, personelu lub procedury, których jednolite stosowanie jest uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej nawigacji powietrznej, i które państwa członkowskie przestrzegać będą zgodnie z Konwencją; w przypadku niemożliwości zastosowania się, należy to obowiązkowo, zgodnie z art. 38, zgłosić Radzie. Zalecona metoda to z kolei każda specyfikacja dotycząca właściwości fizycznych, konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedury, których jednolite stosowanie jest uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub skuteczności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i które, państwa członkowskie będą się starały stosować zgodnie z Konwencją”. Por. I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, op. cit.,

⁴⁵⁰ Załącznik 13, s. 9.

⁴⁵¹ Załącznik 13 nowelizowany był kilkadziesiąt razy, a obecnie obowiązuje 12. wydanie tego dokumentu datowane na lipiec 2020 r.

⁴⁵² G. Zając, *Prawne i organizacyjne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym*, [w:] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina (red.), *„Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny”*, Wrocław 2011, s. 121.

lub jeżeli nie ma takiego miejsca, stałe miejsce przebywania operatora”⁴⁵³. Załącznik 13 przewiduje też możliwość udziału państwa producenta, „które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku publicznego silnika lub śmigła”⁴⁵⁴ oraz państwa projektu „posiadającego jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu”⁴⁵⁵.

Podmioty te działają przez swoich akredytowanych przedstawicieli i towarzyszących im doradców. Ich głównym zadaniem jest pomoc organowi państwa prowadzącemu badanie⁴⁵⁶ poprzez przekazywanie wszelkich informacji będących w ich posiadaniu najszybciej i najpełniej jak to możliwe. Koncentrując się na aspektach ważnych dla badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r. trzeba przybliżyć katalog obowiązków państwa miejsca zdarzenia w przedmiocie ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia wrakowiska oraz statku powietrznego. Państwo miejsca zdarzenia jest zobowiązane do:

- a) wszelkiego niezbędnego działania w celu ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia statku powietrznego i jego zawartości przez czas niezbędny do przeprowadzenia badania (punkt 3.3 Załącznika 13);
- b) zachowania poprzez sfotografowanie lub innymi metodami, wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone (punkt 3.3 Załącznika 13);
- c) ochrony statku powietrznego przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem (punkt 3.3. Załącznika 13);
- d) pozostawienia w stanie nienaruszonym zawartości statku powietrznego oraz wszelkich innych dowodów do czasu zbadania przez pełnomocnego przedstawiciela państwa, jeśli zawnioskuje o to państwo rejestracji, państwo operatora lub państwo producenta (punkt 3.4 Załącznika 13);
- e) przemieszczenia statku powietrznego jedynie w celu wydobywania osób, pozostałe czynności muszą się odbyć w obecności wszystkich akredytowanych (punkt 3.4 Załącznika 13);
- f) zwrotu statku powietrznego i jego części „kiedy tylko przestają być potrzebne do badania” (punkt 3.5 Załącznika 13);

⁴⁵³ Załącznik 13, s.1-3.

⁴⁵⁴ Ibidem. 1-3

⁴⁵⁵ Ibidem 1-3

⁴⁵⁶ T. Compa, J. Rajchel, *Wypadki i incydenty lotnicze. Przyczyny - Badanie – Profilaktyka*, Dęblin 2018, s. 97.

- g) niezwłocznego odczytu parametrów lotu przy udziale akredytowanych (punkt 5.7 Załącznika 13);
- h) nieujawniania dokumentów⁴⁵⁷ (m. in. zapisów parametrów lotu, oświadczeń osób, opinii) dla celów innych niż badanie wypadku lub incydentu (punkt 5.12 Załącznika 13);
- i) nadania nieograniczonego niezwłocznego dostępu do wszystkich materiałów dowodowych dla akredytowanych (punkt 5.4.3 Załącznika 13);
- j) niezakłócania badania przez administracyjne lub sądowe dochodzenia lub postępowania (punkt 5.4.3 Załącznika 13).

Dla przedmiotu niniejszej pracy szerszego omówienia, w następnym rozdziale, będzie wymagała także klauzula fakultatywna 5.1 Załącznika 13, umożliwiająca przekazanie badania na każdym etapie przy jednoczesnej pełnej współpracy i wsparciu państwa miejsca zdarzenia, w brzmieniu:

„Państwo miejsca zdarzenia, podejmuje badanie okoliczności wypadku i ponosi odpowiedzialność za prowadzenie takiego badania. Może ono jednak przekazać, w całości lub w części, prowadzenie badania innemu państwu na podstawie dwustronnej umowy. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia, powinno wykorzystać wszelkie dostępne środki pomocy w prowadzeniu tego badania”.

Załącznik 13 w Załączniku F, punkcie 1.3 ustanawia jedną z najważniejszych zasad, uważaną za bezdyskusyjną we wszystkich systemach badania zdarzeń lotniczych - zasadę niezależności organu badawczego. Wskazuje państwo, jako odpowiedzialne za zapewnienie odpowiednich warunków systemowych i regulacji by powoływać organ badania wypadków obiektywny i całkowicie bezstronny. Doktryna zauważa, że organ powinien zostać ustanowiony w taki sposób, aby mógł nie podlegać działaniom politycznym lub innym ingerencjom bądź naciski, być odrębnym strukturalnie i funkcjonalnie od organów odpowiedzialnych za decydowanie o zdatności do lotu, certyfikacjach, licencjonowaniu itd.⁴⁵⁸. Wytyczne

⁴⁵⁷W rozumieniu punktu 5.12 Załącznika 13 ochroną objęte są: „a) wszelkie oświadczenia osób uzyskane w toku badania przez organa upoważnione do ich prowadzenia, b) wszelka korespondencja między osobami związanymi z operacją statku powietrznego, c) medyczne lub prywatne informacje, dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub w incydencie, d) zapisy pokładowych rejestratorów mowy i ich kopie, e) zapisy i kopie nagrań z organów służb ruchu lotniczego, oraz f) opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.”.

⁴⁵⁸ P. S. Dempsey, *Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse*, „Journal of Air Law and Commerce”, Vol. 75, No. 2, 2010, s. 224, 234-235.

wspomagające państwa w implementacji tych zasad i harmonizacji przepisów zostały zawarte w podręczniku ICAO „Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures”⁴⁵⁹.

Mimo iż omawiany SARP jest zbiorem reguł kluczowych dla badania zdarzeń lotniczych, to ustanawia procedury dość ogólne, których doprecyzowanie i uzupełnienie znajduje się w podręcznikach skierowanych do organów badawczych, m.in.:

- „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning”⁴⁶⁰ traktujący o organizowaniu badania w różnych warunkach, a także właściwym zabezpieczeniu dowodów;
- „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part II-Procedures and Checklists”⁴⁶¹ uwzględniający czynności badawcze z podziałem na incydenty i wypadki o różnej skali;
- „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part III-Investigation”⁴⁶², uszczegóławiający zasady prowadzenia dochodzenia, takie jak rekonstrukcja wraku, sekcje zwłok czy badania w kierunku obecności materiałów wybuchowych;
- „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part IV-Reporting”⁴⁶³, zawierający wytyczne formułowania raportów końcowych;
- „Manual of Civil Aviation Medicine”, stanowiący podręcznik medycyny lotniczej.

Dodatkowo ICAO wydaje przewodniki wspierające organy w pomocy udzielanej ofiarom wypadków i ich rodzinom - „Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families” (Cir 285), wytyczne dotyczące szkolenia badaczy - „Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators” (Cir 298) czy omówienie zagrożeń, z jakimi przychodzi się zmierzyć badaczom na miejscu zdarzenia - „Hazards at Aircraft Accident Sites” (Cir 315).

⁴⁵⁹ ICAO, Doc 9962, AN/482, *Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures*, wyd. 2, 2019.

⁴⁶⁰ ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning*, wyd. 1, 2012.

⁴⁶¹ ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation. Part II — Procedures and Checklists*, wyd. 1, 2013.

⁴⁶² ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part III - Investigation*, wyd. 1, 2011.

⁴⁶³ ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part IV-Reporting*, wyd. 3, 2020.

Należy w tym miejscu wspomnieć, że organy badawcze starają się też sprostać wymaganiom o charakterze *soft law* uwzględniając przy wykonywaniu czynności badawczych podręczniki, wytyczne, poradniki autorstwa innych niż ICAO organizacji międzyrządowych. Przykładem może być Grupa Ekspertów ds. Badania Wypadków i Incydentów Lotniczych ECAC⁴⁶⁴, która koncentrując się na opracowywaniu metod badawczych, technik i narzędzi dochodzeniowych dostrzegając wyzwania napotymane podczas dochodzeń wydała „Kodeks postępowania Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w sprawie współpracy w dziedzinie badania wypadków/incydentów lotnictwa cywilnego”⁴⁶⁵. Grupa rozpatruje również scenariusze prowadzenia dochodzenia w trudnych warunkach, np. w wysokich górach czy na terenie objętym konfliktem⁴⁶⁶, a nawet w czasie pandemii⁴⁶⁷ i wydaje stosowne poradniki. Podobnie zaangażowane są w tworzenie wytycznych wyspecjalizowane organizacje stowarzyszające badaczy takie jak Międzynarodowe Stowarzyszenie Badaczy w Zakresie Bezpieczeństwa Lotniczego⁴⁶⁸, które co roku wydaje dokumenty techniczne⁴⁶⁹ ukierunkowane na doskonalenie technik badawczych.

3.2. Unijne podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych

Unia Europejska wypracowała własny system prawny regulujący bezpieczeństwo lotów, w tym omawianą problematykę. Ustanowiła kwestię zgłaszania zdarzeń lotniczych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 oraz kompatybilne w stosunku do rozwiązań przyjętych na gruncie Konwencji chicagowskiej⁴⁷⁰ zasady badania zdarzeń lotniczych w rozporządzeniu 996/2010. Głównym celem regulacji, sformułowanym w preambule, jest „osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

⁴⁶⁴ Ang. *ECAC Air Accident and Incident Investigation Group of Experts*

⁴⁶⁵ *ECAC Code of Conduct and Co-Operation in the Field of Civil Aviation Accident/Incident Investigation*, ECAC, grudzień 2016, dostępny na https://ecac-ceac.org/images/documents/ECAC-ACC_Code_of_Conduct_December_2016.pdf, (dostęp 02.10.2022).

⁴⁶⁶ „Guidance on the Preparation For Investigations in Extreme and Challenging Environments”, http://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC_Guidance_on_the_Investigations_in_Extreme_and_Challenging_Environments_2015.pdf (dostęp 02.10.2022).

⁴⁶⁷ „ECAC ACC guidance note on conducting investigations during a pandemic”, https://www.ecac-ceac.org/images/activities/safety/ECAC-ACC_Guidance_Note_on_Conducting_Investigations_during_a_Pandemic_2020.pdf (dostęp 02.10.2022).

⁴⁶⁸ *International Society of Air Safety Investigators* (ISASI), strona stowarzyszenia pod adresem: <https://www.isasi.org/> (dostęp 02.10.2022).

⁴⁶⁹ *Technical papers*, <https://www.isasi.org/Library/technical-papers.aspx> (dostęp 02.10.2022).

⁴⁷⁰ G. Zając, *Prawo lotnicze Unii Europejskiej - geneza, dynamika i funkcjonowanie* w: A. Konert (red.) „Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego”, *op. cit.*, s. 178,

w Europie” oraz konieczność przedsięwzięcia „wszelkich działań w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie publiczne do transportu lotniczego”⁴⁷¹.

Akt ten ma zastosowanie do statków cywilnych z jednoczesnymi ograniczeniami terytorialnymi sprecyzowanymi w art. 3 ust. 1 rozporządzenia 996/2010. Natomiast zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nie stosuje się do zdarzeń „z udziałem statku powietrznego biorącego udział w akcjach wojskowych, celnych, policyjnych lub podobnych, z wyjątkiem przypadku, gdy dane państwo członkowskie postanowi inaczej zgodnie z art. 5 ust. 4 i ustawodawstwem krajowym”. Przywołany art. 5 ust. 4 ustanawia możliwość wzięcia udziału organów ds. badania zdarzeń lotniczych „innych typów statków powietrznych, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich, jeśli spodziewają się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego”.

W porównaniu z reżimem chicagowskim, rozporządzenie 996/2010 przewiduje w art. 12 zasady koordynacji dwóch niezależnych organów - odpowiedzialnego za badanie przyczyn i okoliczności oraz odpowiedzialnego za postępowanie karne. Konstytuuje reguły udostępniania dowodów, a także zawierania porozumień w celu usprawnienia szeroko rozumianej współpracy. W przedmiocie ochrony dowodów z prowadzonego badania dużą rolę odgrywa art. 14 rozporządzenia 996/2010, który precyzuje jakie informacje mogą być ujawnione przy uwzględnieniu pryncypialnej zasady udostępniania i wykorzystywania danych jedynie do celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa. Wpływ na bezpieczeństwo może mieć też monitorowanie wykonywania zaleceń przewidziana w art. 18 rozporządzenia.

Obowiązujące obecnie rozporządzenie 996/2010, uchylając dyrektywę 94/56/WE, podniosło rangę przepisów będąc aktem o bezpośrednim oddziaływaniu⁴⁷². Nie podlega bowiem obowiązkowej transpozycji do krajowych systemów prawnych⁴⁷³ i jest łatwiejsze do zastosowania. co oznacza podniesienie rangi i znaczenia nowych przepisów, a także wzmocnienie ujednolicenia europejskiego system badania wypadków i incydentów lotniczych⁴⁷⁴.

⁴⁷¹ Preambuła do Rozporządzenia nr 996/2010.

⁴⁷² Nie ma więc potrzeby dokonywania implementacji rozporządzenia do krajowego prawa lotniczego, jak ma to miejsce w przypadku dyrektyw.

⁴⁷³ K. Karsznicki, *Aspekty prawne badania wypadków lotniczych w kontekście prowadzonego postępowania karnego*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 10, s. 87.

⁴⁷⁴ T. Compa, J. Rajchel, op. cit., s. 109.

Rozporządzenie 996/2010, ani poprzedzająca je dyrektywa obowiązująca w dniu zdarzenia, nie znalazły zastosowania do przedmiotowego procesu badawczego.

3.3. Podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych w wymiarze krajowym

Oprócz reżimu Konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych oraz omówionych w poprzednim punkcie regulacji unijnych, podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie z zakresu prawa lotniczego w Polsce jest ustawa prawo lotnicze⁴⁷⁵. Należy podkreślić na wstępie, że z uwagi na brzmienie art. 3 ust. 1 ustawy, stanowiącego o nadrzędności ratyfikowanych umów międzynarodowych w stosunku do przepisów polskiego prawa lotniczego, w przypadku niezgodności przepisów krajowych z wiążącymi umowami międzynarodowymi, umowy te stosowane są w pierwszej kolejności⁴⁷⁶.

Prowadzenie badania wypadków lotniczych należy - zgodnie z art. 17 ustawy - do kompetencji niezależnej, stałej Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działającej przy ministrze właściwym do spraw transportu i wykonującej swoje działania w jego imieniu⁴⁷⁷. Takie umiejscowienie PKBWL wynika z konieczności wyodrębnienia zadań związanych z badaniem wypadków lotniczych od działalności organów władzy lotniczej sprawujących nadzór nad działalnością lotnictwa cywilnego⁴⁷⁸. Podstawy prawne działania PKBWL zostały uregulowane również w aktach wykonawczych⁴⁷⁹.

Zgodnie z art. 135 ust. 4 i 5 ustawy PKBWL jest właściwa do badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych:

- 1) cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;

⁴⁷⁵ Szczególnie art. 17 -18, art. 134 -139 ustawy prawo lotnicze.

⁴⁷⁶ A. Kunert-Diallo, *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011, s. 172.

⁴⁷⁷ Obowiązek wyznaczenie organu odpowiedzialnego za badanie zdarzeń lotniczych wynika zarówno z art. 26 Konwencji chicagowskiej, jak i art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im.

⁴⁷⁸ Jak zauważa P. Kasprzyk, jednocześnie jest to wypełnieniem zobowiązań wypływających z prawa unijnego, zob. P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*, „Przegląd Sądowy” 2009/4/, s. 32-45.

⁴⁷⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t. j. Dz.U.2017.1995 z późn. zm.) oraz Zarządzenie Nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz. Urz. MliR z 2015 r. poz. 30.).

- 2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku;
- 3) polskich lub obcych cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej, wykonujących loty, o których mowa w art. 66a ust. 1⁴⁸⁰.

PKBWL powierza się również badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do rejestru statków, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania⁴⁸¹. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego. Na tej podstawie opracowywany jest projekt raportu końcowego wraz z zaleceniami, który po konsultacjach wewnątrz Komisji jest następnie przedstawiany do konsultacji zewnętrznych⁴⁸². Z projektem raportu końcowego mogą się bowiem zapoznać osoby lub jednostki powiązane z badanym zdarzeniem, zgłaszając ewentualne uwagi bądź zastrzeżenia.

Inne aspekty działalności PKBWL nie wymagają dalszego omówienia, bowiem pozostają irrelevantne dla przedmiotu niniejszej pracy, a powyższa charakterystyka jest wystarczająca do wykazania odrębności kompetencyjnej PKBWL od KBWLLP oraz jej miejsca w systemie badania zdarzeń lotniczych.

⁴⁸⁰ Cywilne statki powietrzne, mogące startować z lotnisk wojskowych i lądować na lotniskach wojskowych w przypadku wykonywania lotów:

1) krajowych wyłącznie przez:

- a) samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 5700 kg włącznie lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 10,
- b) śmigłowce,
- c) statki powietrzne bez napędu,
- d) aerostaty;

2) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu ładunków;

3) w celu realizacji zadań na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przewozu żołnierzy, funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Ochrony Państwa oraz pracowników wojska, gdy lotniska te spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6.

⁴⁸¹ A. Kaczyńska, J. Walulik, *Komentarz do art. 134*, w: M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, dostęp LEX.

⁴⁸² T. Ewertowski, *Czynności badawcze ekspertów na miejscu wypadków lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy”, nr 2/2015, dostępny: <https://pk.gov.pl/wp-content/uploads/2016/06/84a031dd5830189176110adf583eef91.pdf>

4. Uwarunkowania prawne badania zdarzeń w lotnictwie państwowym

W systemie prawa międzynarodowego nie istnieją jednolite, uniwersalne standardy, które by znalazły zastosowanie do wypadków i incydentów państwowych statków powietrznych⁴⁸³. Jeżeli dojdzie do zdarzenia z udziałem państwowego statku powietrznego na terytorium państwa trzeciego, zainteresowane państwa muszą porozumieć się co do zasad i procedur, zgodnie z którymi odbędzie się badanie zdarzenia. Wówczas należy pogodzić interesy obu państw - z jednej strony państwo miejsca zdarzenia ma prawo przeprowadzić badanie zgodnie z właściwością miejscową, wykonując suwerenne władztwo nad swoim terytorium⁴⁸⁴. Z drugiej strony, państwo rejestracji, zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, ma prawo wziąć udział w badaniu, z uwagi chociażby na prawo własności statku powietrznego oraz na okoliczność, że na jego pokładzie mogą znajdować się dokumenty państwowe czy urządzenia chronione tajemnicami. Zawarcie porozumienia *ad hoc* może być skomplikowane i czasochłonne, o czym świadczy kazus zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 roku, co może mieć wpływ na badanie, w którym czas odgrywa kluczową rolę. Dlatego państwa decydują się w takich stanach faktycznych na korzystanie z norm właściwych dla lotnictwa cywilnego *per analogiam* lub wypracowują porozumienia, zgodnie z którymi powołują odrębne ciała badawcze do konkretnych zdarzeń lotniczych⁴⁸⁵.

W literaturze postuluje się ukształtowanie z inicjatywy Polski regulacji międzynarodowych obejmujących badanie zdarzeń lotniczych z udziałem państwowych statków powietrznych jednego kraju na terytorium innego kraju, w których skorzysta się z doświadczeń i wniosków wyciągniętych z badania Tu-154M⁴⁸⁶.

⁴⁸³ Według J. Walulika w takim przypadku znajdują zastosowanie powszechnie uznane zasady. Jako przykład wskazuje multilateralną umowę międzynarodową o zasięgu regionalnym - Traktat o otwartych przestworach, która reguluje kwestię badania wypadków i incydentów samolotów obserwacyjnych, będących państwowymi statkami powietrznymi w rozumieniu Konwencji chicagowskiej. „Zgodnie z artykułem VIII rozdział III ust. 4 Traktatu, dochodzenie w sprawie wypadku lotniczego lub incydentu z udziałem samolotu obserwacyjnego jest prowadzone przez stronę obserwowaną z udziałem strony obserwującej, wedle zalecenia ICAO przedstawionego w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej w wersji zmienionej lub poprawionej i zgodnie z krajowymi przepisami strony obserwowanej”. Por. J. Walulik, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, „Kontrola państwowa”, Nr 2/2011, s. 165.

⁴⁸⁴ Na aspekt ten zwraca uwagę Zając, por. G. Zając, *Rules and procedures of accident investigation in civil aviation*, „Science & Military” 2/2015, s. 44.

⁴⁸⁵ Więcej w rozdziale czwartym punkt 4 niniejszej rozprawy.

⁴⁸⁶ P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident*, op. cit., s. 216.

Wobec powyższego, za poznawczo wartościowe należy uznać reguły przyjęte przez NATO, umowy dwustronne zawierane w przedmiocie lotnictwa państwowego oraz ustawę prawo lotnicze, która będzie miała zastosowanie do omawianej problematyki jako jednostronny akt państwa.

4.1. Zasady badania przewidziane dla państw członkowskich NATO

Przez wzgląd na szczególny status wojskowych i państwowych statków powietrznych (immunitet, eksterytorialność), Sojusz Północnoatlantycki wypracował normy w ramach tzw. STANAG, tj. Porozumień Standaryzacyjnych⁴⁸⁷. Jest to „dokument normatywny zawierający zapis porozumienia pomiędzy kilkoma lub wszystkimi państwami członkowskimi NATO, który został ratyfikowany na poziomie narodowym, o wdrożeniu normy w całości lub części, z zastrzeżeniami lub bez zastrzeżeń. (...) Państwa członkowskie NATO mogą ratyfikować STANAG bez implementacji w swoim kraju, jeśli nie spełnione zostały wymogi dla osiągnięcia implementacji.”⁴⁸⁸. Odgrywają one dużą rolę w ujednocnianiu procedur wojskowych państw natowskich⁴⁸⁹. Dokumenty te są wprowadzane do systemu krajowego⁴⁹⁰ w postaci norm obronnych wydawanych przez Ministra Obrony Narodowej. Zgodnie z ust. 30 i 31 Instrukcji postępowania z dokumentami standaryzacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego⁴⁹¹ dokumenty tłumaczone są na język polski. STANAG w prawie polskim traktowany jest jako dokument normalizacyjny wprowadzany do zbioru Polskich Dokumentów Normalizacyjnych⁴⁹², a przekształcony w normę obronną zajmuje ważne miejsce w hierarchii dokumentów w Siłach Zbrojnych RP⁴⁹³.

⁴⁸⁷ T. Ewertowski, *Czynności badawcze ekspertów na miejscu wypadków lotniczych*, op. cit.

⁴⁸⁸ AAP-6 *Słownik terminów i definicji NATO zawierający wojskowe terminy i ich definicje stosowane w NATO*, Bruksela 2014, s. 271, umieszczony na stronie Wojskowego Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji.

⁴⁸⁹ G. Rdzanek, *Eurosamoloty. Trudne początki europejskiej współpracy zbrojeniowej.*, Toruń 2007, s. 32.

⁴⁹⁰ „Normy międzynarodowych organizacji normalizacyjnych ISO i IEC (Normy Międzynarodowe) mogą być wprowadzane do zbioru metodą tłumaczenia lub metodą uznania” por., Procedura R2-PIT Opracowanie Polskiej Normy i Polskiego Dokumentu Normalizacyjnego, wersja 1.1. z 15.02.2023 r., Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Bezpieczeństwem Informacji PN-EN ISO 9001:2015-10/PN-EN ISO/IEC 27001:2017-06.

⁴⁹¹ Decyzja Nr 156/MON z dnia 7 listopada 2022 r. zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia w resorcie obrony narodowej „Instrukcji postępowania z dokumentami standaryzacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego” (Dz. Urz. MON z 2022, poz. 182).

⁴⁹² B. Fischer. 6. Inicjowanie i sporządzanie normy technicznej. W: *Prawne aspekty norm technicznych. Normalizacja jako wsparcie legislacji administracyjnej* [online]. Wolters Kluwer Polska, dostęp SIP LEX.

⁴⁹³ B. Grenda, *Dowodzenie siłami powietrznymi w układzie narodowym*, Warszawa 2014, s. 50.

Do badania przyczyn wypadków mają zastosowanie:

- Norma obronna NO-05-A001:2010 „Zdarzenia lotnicze - Wymiana informacji dotyczących wypadków i incydentów lotniczych statków powietrznych i pocisków raketowych”, opracowana na podstawie STANAG 3101 ED 15;
- Norma obronna NO-05-A005:2014 „Zdarzenia lotnicze. Badania wypadków i incydentów z udziałem wojskowych statków powietrznych, pocisków raketowych i bezzałogowych statków powietrznych”, oparta na STANAG 3531 ED 9.

Pierwszy z przytoczonych dokumentów standaryzacyjnych wytycza procedury wymiany informacji na temat wypadków i incydentów lotniczych odnoszących się do statków powietrznych i pocisków raketowych. Wymienia instytucje bezpieczeństwa lotów upoważnione do bezpośredniej wymiany informacji, określając charakter przekazywanych informacji z równoległym respektowaniem praw poszczególnych państw w zakresie tajemnicy i praw autorskich. Natomiast istotniejszy z punktu widzenia samej procedury badania zdarzeń STANAG 3531 oraz wydana na jego podstawie norma obronna, regulują:

- a) zakres stosowania,
- b) odwołania normatywne,
- c) terminy i definicje,
- d) odpowiedzialność za badanie zdarzenia,
- e) kompetencje zespołu badawczego wypadku lub incydentu wojskowego statku powietrznego,
- f) obowiązki kraju miejsca zdarzenia,
- g) zasady przygotowania raportu końcowego oraz jego publikacji,
- h) wytyczne uzupełniające

Szczególnie ważna jest okoliczność, że STANAG 3531 dotyczący zasad badania zdarzeń lotniczych z udziałem dwóch lub więcej krajów, określa procedury współpracy z zagranicznymi organami badania zdarzeń przewidując, że w badanie zaangażowane są suwerenne państwa, których prawa muszą być poszanowane⁴⁹⁴. Jednocześnie zastrzega, że każdy zaangażowany kraj może uczestniczyć w połączonym dochodzeniu lub przeprowadzić własne oddzielne dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Co do zasady odpowiedzialność za przeprowadzenie badania wypadku lub incydentu z udziałem wojskowego statku powietrznego obowiązuje właściwość miejsca zdarzenia, z zastrzeżeniem,

⁴⁹⁴ red. J. A. Arrigo, *The Reporter*, vol. 16 No. 4, 1989, str. 23,
<https://play.google.com/books/reader?id=UKeasoEIRLAC&hl=pl&pg=GBS.RA1-PP4>

że w przypadku udziału „sprzętu, środków technicznych lub personelu z dwóch lub więcej krajów, odpowiedzialność za przeprowadzenie badania tych zdarzeń powinna być przekazana władzom wojskowym krajów użytkujących”.

Wśród katalogu zasad można wymienić:

- a) terminowe powiadamianie się między sobą o każdym incydencie;
- b) udział ekspertów technicznych i operacyjnych do konsultacji z oficerem dochodzeniowym (lub zespołem);
- c) terminowy i odpowiedni przepływ informacji z miejsca zdarzenia do osób wyznaczonych przez państwo uczestniczące (punkt 2.1.7)
- d) na potrzeby badania możliwe jest gromadzenie dowodów, zarówno relacji ustnych, jak i złożonych na piśmie, niezależnie od ich wartości dowodowej np. w postępowaniu cywilnym (punkt 2.5.3).

STANAG 3531 uznaje, że dochodzenia mają różne cele, tj. dyscyplinarne, roszczenia, spory sądowe, zapobieganie wypadkom i inne cele. Uznaje, że wyniki dochodzenia są informacjami uprzywilejowanymi. Kwestie publikacji raportu nie różnią się znacząco od zasad właściwych dla lotnictwa cywilnego. Kontrastową zasadą jest natomiast dopuszczenie przez STANAG 3531 wykorzystania raportu na potrzeby celów dyscyplinarnych, roszczeń, spraw sądowych lub innych celów administracyjnych.

4. 2. Umowy dwustronne regulujące kwestie badania zdarzeń w lotnictwie państwowym

Problematyka badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym może stać się przedmiotem regulacji również w umowach bilateralnych, czego dowodzi praktyka zawierania umów przez Rzeczpospolitą Polską⁴⁹⁵. Autorka przeanalizowała umowy zawarte przez RP w przedmiocie obronności, transportu wojskowego, jak też i współpracy innych służb mundurowych posługujących się transportem lotniczym, pod kątem regulacji dotyczących sytuacji awaryjnych oraz wyjaśniania zdarzeń lotniczych.

W następstwie zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. powinno zostać podjęte badanie zgodnie z Porozumieniem między Ministerstwem Obrony Narodowej RP a Ministerstwem Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych RP i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni

⁴⁹⁵ J. Walulik, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, op. cit., 166.

powietrznej obu państw podpisane 7 lipca 1993 roku⁴⁹⁶, gdzie strony przewidziały w art. 11 § 3 powołanie wspólnej komisji do zbadania zdarzenia z udziałem wojskowych statków powietrznych w słowach:

„Wyjaśnienie incydentów lotniczych, awarii i katastrof, spowodowanymi przez polskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej lub rosyjskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej prowadzone będą wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie.”.

Zapis ten, zgodnie z art. 140 ust. 1 ustawy prawo lotnicze stanowił, podstawę prawną dla podjęcia przez KBWLLP krajowego dochodzenia. Umowa nie została jednak zastosowana przez państwa strony, na rzecz odwołania się do reguł chicagowskich, co znajdzie swoje szczegółowe omówienie w trzecim rozdziale.

Porozumienia, w przedmiocie wspólnego prowadzenia dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów wojskowych statków powietrznych, Polska uzgodniła w latach 90. z Białorusią⁴⁹⁷ i Litwą⁴⁹⁸. W podobnym brzmieniu obowiązywało również porozumienie z Ukrainą z 2010 r.⁴⁹⁹, zastąpione w 2016 r. umową ogólną⁵⁰⁰, która w art. 11 ust. 2 i 3 przewiduje: „2. W razie wypadku z udziałem wojskowego statku powietrznego albo okrętu, dochodzenie techniczne na miejscu wypadku będzie prowadzone zgodnie z prawem wewnętrznym Strony goszczącej. Na wniosek jednej ze Stron, wszelkie niezbędne dane i informacje dotyczące dochodzenia technicznego wypadku będą podlegały wymianie między Stronami. 3. W razie wypadku, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu, eksperci

⁴⁹⁶ Niepubl., Zgodnie z art. 14 Porozumienia z 1993 r., co pięć lat ulega ono automatycznemu przedłużeniu, o ile żadna ze stron nie złoży wypowiedzenia w formie pisemnej. Wobec braku informacji na temat złożenia takiego wypowiedzenia przez którąkolwiek ze stron, przyjąć należy, że Porozumienie nadal zachowuje moc obowiązującą.

⁴⁹⁷ Porozumienie między Ministrem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Republiki Białoruś o zasadach wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Białoruś w przestrzeni powietrznej obu państw, sporządzone w Warszawie 07.04.1999 r., niepubl.

⁴⁹⁸ Porozumienie między Ministrem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Obrony Republiki Litewskiej o ruchu lotniczym wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Litewskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, sporządzone w Wilnie 05.03.1996 r., niepubl.

⁴⁹⁹ Protokół do Porozumienia między Ministerstwem Obrony Ukrainy a Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej o współpracy w dziedzinie wojskowej o wymianie informacji i wykonywaniu lotów wojskowych statków powietrznych Ukrainy i Rzeczypospolitej Polskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, podpisany w Warszawie 07.09.2010 r., niepubl.

⁵⁰⁰ Umowa ogólna między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy w sprawie wzajemnej współpracy w dziedzinie obronności, sporządzona w Warszawie dnia 2 grudnia 2016 r. (M.P.2019/50).

wyznaczeni przez Stronę wysyłającą będą uprawnieni do udziału w dochodzeniu technicznym, jak również do dostępu do miejsca wypadku. Na wniosek Strony wysyłającej, przedstawiony w formie pisemnej, Strona goszcząca może upoważnić ich do częściowego przeprowadzenia dochodzenia technicznego.”. Jest to przykład regulacji odwołującej się do prawa krajowego, z jednoczesnym umożliwieniem drugiej stronie udziału w badaniu.

Kolejne, przywołane poniżej umowy, zawarte z państwami członkowskimi NATO, również zakładają powołanie wspólnej komisji, z jednoczesnym zastosowaniem dokumentów standaryzacyjnych Sojuszu Północnoatlantyckiego. Porozumienie z 2019 roku między RP a Republiką Czeską o współpracy w dziedzinie lotnictwa wojskowego⁵⁰¹, przewiduje dla „statków powietrznych używanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub Siły Zbrojne Republiki Czeskiej” (definicja z art. 2 lit. e umowy), że „badanie i wyjaśnienie wypadków lotniczych i poważnych zdarzeń lotniczych prowadzone są wspólnie przez organy właściwe Stron zgodnie z przepisami zawartymi w standardowych dokumentach NATO o wypadkach lotniczych i zdarzeniach lotniczych.” (art. 8 umowy).

Analogicznym aktem prawnym jest Porozumienie między RP a Republiką Słowacką o wojskowej współpracy lotniczej⁵⁰², w którym strony uregulowały m.in. problem zaistnienia sytuacji awaryjnej, jakiej może doświadczyć statek powietrzny w przestrzeni powietrznej Państwa drugiej Strony. Zgodnie z art. 8 wymienionej umowy zastosowanie znajdzie prawo wewnętrzne państwa strony, na terytorium którego takie zdarzenie miało miejsce. W porozumieniu technicznym wskazano odpowiednie organy, których zadaniem jest wzajemne niezwłoczne informowanie o każdej sytuacji awaryjnej.

Z kolei art. 9 umowy stanowi, że w razie zaistnienia zdarzenia z udziałem samolotu wojskowego, czyli w rozumieniu art. 2 lit f. umowy „statku powietrznego używanego przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej lub Siły Zbrojne Republiki Słowackiej”, dochodzenie „będzie prowadzone wspólnie przez właściwe organy Stron w oparciu o standardy obowiązujące w ramach Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego dotyczące dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych i incydentów, przepisy wewnętrzne Państw Stron oraz zgodnie z Umową o Współpracy Obronnej”.

⁵⁰¹ Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskiej o współpracy w dziedzinie lotnictwa wojskowego podpisane w Warszawie dnia 28 sierpnia 2019 r. (MP 2020/395).

⁵⁰² Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowackiej o wojskowej współpracy lotniczej podpisane w Warszawie dnia 8 lipca 2020 r. (MP 2021/895).

Analiza zapisów wyżej wymienionych umów, pozwala zaobserwować w procedurze badania zdarzeń z udziałem wojskowych statków powietrznych, jednoznaczną tendencję do powoływania wspólnych organów lub badania we współpracy przez organy każdego z państw. Trzeba jednak zauważyć, że są to postanowienia dość ogólne, stąd odwołują się do szczegółowych standardów natowskich lub do prawa krajowego miejsca zdarzenia.

4.3. Krajowy system badania zdarzeń lotniczych

Aktualny stan prawny

Do podstawowych aktów prawnych związanych z badaniem zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym należą:

- art. 17 ust. 17, 134 ust. 1-1f, art. 135 ust. 3 pkt 3, art. 135a ust. 2 pkt 8, art. 136, art. 137 ust. 1-4, art. 140-140e ustawy prawo lotnicze
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania KBWLLP⁵⁰³
- Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie współpracy KBWLLP z PKBWL⁵⁰⁴;
- Porozumienie pomiędzy: Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym zawarte w Warszawie w dniu 5 listopada 2014 roku;
- Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z 2015 r.

Art. 140 ustawy prawo lotnicze wyznacza organ odpowiedzialny za badanie zdarzeń w lotnictwie państwowym - Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP, zwaną również w ustawie Komisją Lotnictwa Państwowego), powoływaną przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Powołanie następuje w drodze decyzji administracyjnej wydawanej przez Ministra Obrony Narodowej. Kadencja KBWLLP trwa rok.

⁵⁰³ t. j Dz. U. z 2017 poz.717.

⁵⁰⁴ Dz. U. z 2013 poz.187.

Do zadań KBWLLP należy badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych⁵⁰⁵, pojęcia wypadku i poważnego incydentu zdefiniowane są odpowiednio w art. 134 ust. 2 i 6 ustawy prawo lotnicze. Komisja prowadzi badanie w lotnictwie państwowym (polskim i obcym), co obejmuje, zgodnie z art. 1 ust. 3 ustawy, państwowe statki powietrzne, załogi tych statków oraz lotniska państwowe wykorzystywane wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych. Właściwość miejscowa ograniczona została, z zastrzeżeniem art. 140 ust. 1b ustawy, do badania zdarzeń zaistniałych na terytorium RP i w polskiej przestrzeni powietrznej. Warto podkreślić jednak, że KBWLLP może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Polski pod pewnymi warunkami. Dotyczy to zdarzeń, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego jeżeli:

1. przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, albo
2. jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze KBWLLP uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo
3. jeżeli właściwy organ obcego państwa sam nie podjął badania.

Uzupełnieniem ustawowej zasady jest § 30 ust. 8 Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych stanowiący wytyczne postępowania w razie zaistnienia zdarzenia na terytorium państwa, z którym RP nie ma umowy. KBWLLP może wtedy zbadać takie zdarzenie, jeśli zostanie zawarte porozumienie *ad hoc* w uzgodnieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Przy sporządzaniu porozumienia zastosowanie znajdują zapisy STANAG 3531 (Normy Obronnej NO-05-A005). Jest to bardzo ważny zapis z punktu widzenia przedmiotu niniejszej pracy.

W razie wypadków i poważnych incydentów lotniczych z udziałem statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego (zgodnie z art. 2 pkt 2 lit. b ustawy prawo lotnicze) minister właściwy do spraw wewnętrznych refunduje koszty ponoszone przez Ministra Obrony Narodowej związane z działalnością KBWLLP.

Powracając do aktualnych regulacji w zakresie uprawnień członków Komisji Lotnictwa Państwowego legislator odsyła do przepisów dotyczących Państwowej Komisji Badania

⁵⁰⁵ Pojęcia wypadku i poważnego incydentu zdefiniowane są odpowiednio w art. 134 ust. 2 i 6 ustawy prawo lotnicze. Jak słusznie zauważa Jan Walulik „artykuł 1 ust. 4 pr. lot. nie odsyła do stosowania definicji z art. 134 ust. 2 i 4-6 w lotnictwie państwowym. Jest to błąd, a nie oczywiste przeoczenie ustawodawcy (art. 1 ust. 4 odsyła wyraźnie do art. 134 ust. 1-1f)”. Por. J. Walulik, *Komentarz do art. 140 ustawy prawo lotnicze*, op. cit.

Wypadków Lotniczych, tj. art. 17 ust. 15-16, art. 136 oraz art. 137 ust. 1-4 ustawy prawo lotnicze. Przepis art. 140 ust. 6 nakłada obowiązek współpracy KBWLLP i PKBWL w zakresie badania zdarzeń lotniczych, w których uczestniczył statek powietrzny lub personel lotnictwa państwowego oraz statek powietrzny lub personel lotnictwa cywilnego⁵⁰⁶.

Warunki, sposób powoływania i liczbę członków KBWLLP określa szczegółowo rozporządzenie wydane na podstawie art. 140 ust. 4 ustawy prawo lotnicze. Sam przebieg badania, jego etapy i dostępne środki są tożsame z badaniem wypadków cywilnych. Przedmiotem dochodzenia lotniczego są „okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu”. Prawo lotnicze nie definiuje terminów „okoliczność” i „przyczyna”. Przez okoliczności wypadku lub incydentu należy rozumieć całokształt faktów związanych z danym wypadkiem lub incydentem. Chodzi przy tym jedynie o takie okoliczności, które są relewantne z punktu widzenia wystąpienia takiego zdarzenia. Szczególnym rodzajem okoliczności są przyczyny, tj. działania, niedopatrzenia, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu⁵⁰⁷.

Prace komisji odbywają się w ramach wyznaczonego zespołu badawczego, który niezwłocznie przystępuje do badania zdarzenia. Zadania komisji obejmują zebranie i utrwalenie wszelkich istotnych informacji pozostających w związku z wypadkiem lotniczym. Są to zazwyczaj czynności techniczne, takie jak oględziny miejsca zdarzenia, statku powietrznego i jego części oraz odszukanie rejestratorów pokładowych⁵⁰⁸. Ponadto komisja może przesłuchać świadków lub uczestników zdarzenia. Istotne, oprócz czynności na miejscu zdarzenia, są badania specjalistyczne⁵⁰⁹.

Dochodzenie kończy uchwała w sprawie badania wypadku lub incydentu lotniczego podjęta większością głosów na posiedzeniu, w głosowaniu jawnym. Kierujący zespołem badawczym przekazuje sekretarzowi Komisji Lotnictwa Państwowego raport końcowy oraz materiały zgromadzone w trakcie badania. Raport końcowy oraz uchwałę w sprawie badania wypadku lub incydentu lotniczego przesyła się Ministrowi Obrony Narodowej, a w przypadku

⁵⁰⁶ J. Walulik, *Komentarz do art. 140 ustawy prawo lotnicze*, op. cit.

⁵⁰⁷ Definicje przyczyny zawarte są w rozdziale 1 Załącznika 13 oraz w art. 2 pkt 4 rozporządzenia nr 996/2010. Należy zauważyć, że w związku z przyjętym celem dochodzenia definicjom tym w obu wskazanych aktach towarzyszy stwierdzenie, iż określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej. Za: A. Kaczyńska, J. Walulik, *Komentarz do art. 134*, op. cit.

⁵⁰⁸ P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego...*, op. cit. s. 36.

⁵⁰⁹ A. Kaczyńska, J. Walulik, *Komentarz do art. 134*, op. cit.

wypadków i incydentów lotniczych zaistniałych w lotnictwie służb porządku publicznego - ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Dokument zawiera też zalecenia, które służą podnoszeniu bezpieczeństwa lotów, dlatego raport końcowy przesyła się do:

1. dowódcy rodzaju sił zbrojnych, w którym zaistniał wypadek lub incydent lotniczy;
2. kierownika jednostki organizacyjnej, w której zaistniał wypadek lub incydent lotniczy;
3. innych podmiotów wskazanych przez przewodniczącego Komisji Lotnictwa Państwowego.

Stan prawny na dzień 10 kwietnia 2010 roku

W dniu zaistnienia zdarzenia lotniczego nad Smoleńskiem zasady badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym, mających na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości, regulowała:

4. art. 1 ust. 6-7, art. 2, 3-10, art. 11 ust. 1, art. 12, 14, 33, art. 35 ust. 2, art. 43, 44, 60, 74, 75, art. 76 ust. 2, art. 89, 92, 119-125, 128, 130, 133, 140, 149 i 150 ustawy, oraz z zastrzeżeniem ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t. j. Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.),
5. rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego⁵¹⁰,
6. Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP z 2004 r. (sygn. WLOP 346/2004)⁵¹¹.

Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym prowadziła w 2010 r. Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego powoływana *ad hoc* przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Inne incydenty lotnicze, o ile ta Komisja nie zdecyduje

⁵¹⁰ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. Nr 138, poz. 1464, z późn. zm.), dalej jako: rozporządzenie MON z 2004 r.

⁵¹¹ Decyzja Nr 336/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygnatura WLOP 346/2004) (Dz. Urz. MON Nr 15, poz. 167), dalej jako: Instrukcja z 2004 r.

o podjęciu ich badania, podlegają badaniu przez użytkownika statku powietrznego pod nadzorem tej Komisji.

Rozporządzenie MON z 2004 r. w § 6 ust. 1 rozstrzyga o właściwości terytorialnej działań Komisji, która prowadzi badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej. Natomiast zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia Komisja może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania albo sam nie podjął badania.

W poprzednio obowiązującej Instrukcji z 2004 r., aktualnej w dniu 10 kwietnia 2010 roku, przewidziane były kompetencje dla polskiej komisji w razie zaistnienia zdarzenia z udziałem polskiego wojskowego statku powietrznego poza granicami kraju. Zgodnie z §24 ust. 1 Instrukcji z 2004 r. badanie prowadziła wspólna komisja, której rdzeń stanowiła polska grupa badawcza. Podobnie w sytuacji, w której w zdarzenia poza granicami państwa uczestniczył personel lub sprzęt lotnictwa państwowego. Wówczas należało delegować grupę badawczą lub przedstawicieli, którzy uczestniczą w badaniach danego zdarzenia lotniczego (§24 ust. 2 Instrukcji z 2004 r.).

Prawodawca w § 11 i 12 rozporządzenia MON z 2004 r. podkreślał, że rezultatem badania zdarzenia lotniczego jest ustalenie przyczyn i okoliczności jego zaistnienia oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych, a Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. Pracę Komisji kończyło wydanie protokołu przedstawianego do zatwierdzenia Ministrowi Obrony Narodowej poprzez Szefa Sztabu Generalnego. W przypadku zdarzenia lotniczego zaistniałego w lotnictwie służb porządku publicznego przewodniczący Komisji przed zatwierdzeniem protokołu przez Ministra Obrony Narodowej przedstawiał go do zapoznania się ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych (§ 13 rozporządzenia MON z 2004 r.).

Rozporządzenie zostało znowelizowane w dniu 27 kwietnia 2010 r.⁵¹² w związku ze zdarzeniem z dnia 10 kwietnia 2010 r. W rozporządzeniu dodano § 2 ust. 2a, zgodnie z którym nadano kompetencje Prezesowi Rady Ministrów w zakresie powoływania członków

⁵¹² Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. Nr 69, poz. 442), dalej jako: rozporządzenie zmieniające.

komisji. Mianowicie, w przypadku badania przez Komisję wypadku lub poważnego incydentu lotniczego zaistniałego z udziałem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu lub Prezesa Rady Ministrów, a także w innej szczególnej sytuacji, powołanie przewodniczącego i członków Komisji następuje w uzgodnieniu z Prezesem Rady Ministrów.

Kolejną zmianą było dodanie § 14a, który wprowadził zasadę podległości Prezesowi Rady Ministrów przewodniczącego Komisji, nadał Prezesowi Rady Ministrów uprawnienie zatwierdzania protokołu z badania. Zmianie uległy także zasady wznawiania badania zdarzenia lotniczego. Przed nowelizacją rozporządzenia decyzję o wznowieniu badania i ewentualnej zmianie orzeczenia podejmował Minister Obrony Narodowej w sytuacji powzięcia informacji o nowych okolicznościach. Zmienione rozporządzenie wyposażyło w tę kompetencję Prezesa Rady Ministrów. Premier też decydował w przedmiocie udzielania informacji o przebiegu i rezultatach badań prowadzonych przez Komisję. Zgodnie z § 2 rozporządzenia zmieniającego znowelizowane przepisy zastosowano do wszczętego 15 kwietnia 2010 r. badania przyczyn zdarzenia lotniczego zaistniałego w dniu 10 kwietnia 2010 r.

Biuro Analiz Sejmowych (BAS) oceniło nowelizację rozporządzenia jako sprzeczną z art. 140 ust. 1 ustawy, który do powoływania członków komisji upoważnia jedynie Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych⁵¹³. Zdaniem BAS również „z brzmienia delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia nie wynika, żeby było możliwe określenie w rozporządzeniu w sposób inny niż w ustawie podmiotu powołującego Komisję”⁵¹⁴. Kwestionowane zapisy zostały zmienione wraz z nowym rozporządzeniem w 2012 r.

Poniżej przedstawiono najważniejsze zmiany relewantne dla omawianej problematyki. Zestawiono akty prawne zastosowane do zbadania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 roku, z uwzględnieniem zmiany wynikającej z omówionego powyżej rozporządzenia zmieniającego z 2010 r., wraz z aktualnie obowiązującymi przepisami regulującymi problematykę badania zdarzeń lotniczych (tab. 4).

⁵¹³ Opinia Biura Analiz Sejmowych z dnia 7 lipca 2010 r., BAS-WAL-973/10, przytoczona w interpelacji poselskiej nr 16525, 20.09.2010.

⁵¹⁴ *ibidem*.

	Na dzień 10.04.2010 r.	Na dzień 01.05.2023 r.	Najważniejsze zmiany
Organizacja przelotu i ochrona	„Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” z 2009 r. ⁵¹⁵	Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” z 2018 r.	1. Ograniczenie możliwości podróżowania członków rządu jednym samolotem. 2. Uprawnienia SOP do nadawania statusu HEAD.
Prawo lotnicze	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1235 z późn. zm.).	1. Zmiana art. 140 ust. 1 - wprowadzenie rocznej kadencji KBWLLP. 2. Dodanie art. 140 ust. 1b ustawy prawo lotnicze - umocowanie ustawowe kompetencji do prowadzenia badania poza terytorium RP ⁵¹⁶ . 3. Dodanie art. 140 ust. 2a-2f - uszczegółowienie zasad powoływania członków KBWLLP i ich kompetencji.
Badanie zdarzeń KBWLLP	Rozporządzenie MON z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania KBWLLP wraz z rozporządzeniem zmieniającym wydanym w dn. 27.04.2010 r.	Rozporządzenie MON z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania KBWLLP	1. Zmiana z organu powoływanego <i>ad hoc</i> na organ stały powoływany przez MON w porozumieniu z MSWiA. 2. Wyłączenie Prezesa Rady Ministrów z procesu powoływania składu KBWLLP. 3. Kompetencje do ponownego wszczęcia badania ma MON, zamiast Prezesa Rady Ministrów.
Badanie zdarzeń	Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygn. WLOP 346/2004) ⁵¹⁷	Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygn. Szt. Gen. 1681/2015) ⁵¹⁸	1. Doprecyzowano zasady badania zdarzeń wypadków polskich statków powietrznych poza granicami państwa z odwołaniem do standardów NATO

Tabela 4 Wykaz najważniejszych zmian krajowych aktów prawnych mających zastosowanie do lotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. i badania zdarzenia z jego udziałem. Opracowanie własne.

⁵¹⁵ Decyzja nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” (Dz. Urz. MON z 2009 r. Nr 12 poz.129).

⁵¹⁶ W stanie prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r. kompetencja ta była przewidziana w § 6 rozporządzenia MON z 2004 r.

⁵¹⁷ Decyzja Nr 336/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygnatura WLOP 346/2004) (Dz. Urz. MON Nr 15, poz. 167)

⁵¹⁸ Decyzja Nr 67/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (sygn. Szt. Gen. 1681/2015) (Dz. Urz. MON z 2015 poz. 65).

5. Badanie zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji

Dwojakie rozumienie bezpieczeństwa w lotnictwie - jako bezpieczeństwa żeglugi *per se* oraz ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji - wpływa również na problematykę badania zdarzeń lotniczych. W swojej istocie badanie zdarzeń lotniczych ma na celu analizę działań niezamierzonych oraz zapobieganie im, zamiast skupiać się na przypisywaniu winy za wyrządzoną szkodę czy popełnione przestępstwo. Jak zostało już to zaakcentowane wcześniej, standardy badania na potrzeby bezpieczeństwa oddzielają jasno postępowanie karne od dochodzenia przyczyn i okoliczności.

Niemniej jednak dochodzi do sytuacji, kiedy organ badawczy przystępuje do badania technicznego, w trakcie którego wyprowadza wniosek o kryminalnym podłożu danego wypadku czy incydentu. Co ważne organy nie odstępują wówczas od wydania raportu z badania technicznego, a mogą nawet przyczynić się do wszczęcia postępowania karnego, jak miało to miejsce w przypadku zamachu nad Lockerbie w 1988 roku⁵¹⁹. Na uzasadnienie tego twierdzenia można przytoczyć również kasus zestrzelenia samolotu malezyjskich linii lotniczych lotu MH17 nad terytorium Ukrainy, gdzie ustalenia Holenderskiej Rady Bezpieczeństwa stanowiły ważne wskazówki w śledztwie, mimo iż sama komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności⁵²⁰.

Przedkładanie raportów jako dowodów w sprawach karnych czy cywilnych o odszkodowania budzi sprzeciw wobec powszechnie akceptowanej zasady *just culture*, czyli zasady sprawiedliwego traktowania, która jest zachętą do dzielenia się wiedzą o przebiegu wypadku czy incydentu z jednoczesną gwarancją nieponoszenia odpowiedzialności⁵²¹. Jednakże trzeba mieć na względzie dwie okoliczności. Po pierwsze zasada ta zostaje wyłączona w przypadku popełnienia świadomego przestępstwa. W przypadku zdarzenia z obszaru *security*, jeżeli dowody na to wskazują, postępowanie karne musi być wdrożone

⁵¹⁹ M. Klenka, *Major incidents that shaped aviation security*, „Journal of Transportation Security” (2019), 12, s.46.

⁵²⁰ <https://criminalfilesmh17.prosecutionservice.nl/introduction> (dostęp 12.02.2023).

⁵²¹ F. Pellegrino ciekawie nazywa tę zasadę poszukiwaniem balansu między bezpieczeństwem lotniczym a sprawiedliwością. Obie te wartości stanowią interes publiczny - prawo do bezpieczeństwa oraz prawo do niezależnego i bezstronnego wymiaru sprawiedliwości. „Bezpieczeństwo lotnicze jest z natury międzynarodowe, dynamiczne, proaktywne, przyszłościowe i oczywiście zorientowane na bezpieczeństwo, podczas gdy wymiar sprawiedliwości jest z natury krajowy, statyczny i odporny na postępujące zmiany oraz zorientowany na poczucie winy, odpowiedzialność i odszkodowanie”. Por. F. Pellegrino, *The Just Culture Principles in Aviation Law. Towards a Safety-Oriented Approach*, Springer 2019, s. 15.

„automatycznie”, zaś w sytuacji, gdy dowody sugerują, że wypadek był spowodowany zwykłym zaniedbaniem, takim jak błąd pilota lub błąd mechanika, zdaniem E. D. Solomona dochodzenie karne nie jest uzasadnione, a jego wszczęcie może odbyć się ze szkodą dla bezpieczeństwa lotniczego⁵²². Po drugie prawo dopuszcza korzystanie z ustaleń komisji badania wypadków lotniczych w postępowaniach - dość przypomnieć art. 134 ust. 1a, który przewiduje ewentualność udostępnienia wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym. Udostępnienie dokonywane jest na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą odpowiedniego sądu.

Poza tym komisje nie powinny odstępować od wyjaśnienia technicznych aspektów zdarzenia nawet w przypadku, gdy do zdarzenia doszło z powodu naruszenia zasad ochrony lotnictwa, bowiem są władne i kompetentne poczynić wiele obserwacji i na podstawie swoich ustaleń wydać rekomendacje dla bezpieczeństwa. Przewiduje to punkt 6.1.7 „Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures” stanowiąc: „Jeśli podczas badań [Organ Badania] nabędzie wiedzę lub podejrzenie działania niezgodnego z prawem (sabotaż lub inne przestępstwo), powinien niezwłocznie powiadomić odpowiednie organy ochrony lotnictwa i policję. [Organ Badania] powinien kontynuować badanie bezpieczeństwa równoległe z postępowaniem sądowym i powinien sporządzić Raport Końcowy o tym zdarzeniu zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, nie zapominając o ciągłej współpracy z organami sądowymi.”. Jak zostało to wspomniane w punkcie 1.1 niniejszego rozdziału, system klasyfikacji zdarzeń ADREP przewiduje kategorię związaną z aktami bezprawnej ingerencji, bo jak zauważa ICAO „wydarzenia te mają podobne konsekwencje - skutkują poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób i/lub poważnym uszkodzeniem statku powietrznego. Z tych powodów są one klasyfikowane jako zdarzenia związane z bezpieczeństwem wyłącznie w celach zapobiegawczych”⁵²³. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że zdarzenia związane z obszarem *security* o wiele bardziej wpływają na podważenie zaufania do państwa oraz do transportu lotniczego, aniżeli zdarzenia wynikające

⁵²² Jednocześnie w literaturze postuluje się potrzebę ustanowienia międzynarodowego standardu definiującego „zamiar przestępczy”, który jednoznacznie by uzasadniał wszczęcie postępowania karnego. Por. E. D. Solomon, *Criminalization of Air Disasters: What Goal, if Any, is Being Achieved*, „Journal of Air Law and Commerce” vol. 76, issue 3, 2011, s. 446-447.

⁵²³ „Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP...”, op. cit.

z rutynowych czynności operacji lotniczych, dlatego rekomendacje mają doniosłe znaczenie. Z uwagi na powyższe oraz na przedmiot niniejszej dysertacji, zachodzi zatem potrzeba przybliżenia procedur przewidzianych na potrzeby badania zdarzeń zaistniałych w następstwie aktu bezprawnej ingerencji.

Omawianie tego złożonego zagadnienia trzeba rozpocząć od reguł o charakterze globalnym przywołując punkt 5.11 Załącznika 13: „Jeżeli w trakcie badania wychodzi na jaw lub pojawi się podejrzenie, że zaistniał akt bezprawnej ingerencji, to Przewodniczący zespołu badawczego niezwłocznie podejmuje działania zapewniające przekazanie odpowiedniej informacji do organów ochrony lotnictwa zainteresowanych Państw.”⁵²⁴. Organ kontynuując badanie w zakresie swoich kompetencji korzysta z wytycznych przewidzianych w „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation III” (dalej jako: podręcznik część III). W razie wypadku, w którym doszło do całkowitego zniszczenia statku powietrznego, jednym z zaleceń jest przeprowadzenia rekonstrukcji wraku statku powietrznego pozwalający na obserwację rozpadu konstrukcji, szczególnie gdy do zdarzenia doszło w wyniku eksplozji⁵²⁵. Stąd celowe jest przeprowadzenie rekonstrukcji, gdy zachodzi przynajmniej jedna z przesłanek przewidzianych w punkcie 8.2 podręcznika części III:

- na konstrukcji samolotu pojawiają się ślady pożaru i dymu,
- nastąpiło rozczłonkowanie samolotu na dużej powierzchni,
- brakuje elementów konstrukcji samolotu,
- dowody z sekcji zwłok wskazują na oparzenia lub wdychanie dymu przez ofiary,
- komisja podejrzewa, że doszło do użycia materiałów wybuchowych lub sabotażu.

Następnie punkt 18.6.4 podręcznika części III przewiduje wskazówki dla komisji przy wyprowadzaniu wniosków z sekcji zwłok, przywołując jakie typy obrażeń mogą mieć ofiary eksplozji. W tym przedmiocie niezwykle istotny dla organu jest rozdział 19 wymienionego podręcznika, który dotyczy badania dowodów na eksplozję: śladów materiałów wybuchowych, charakterystycznych zniszczeń czy dowodów, które mogły zostać utrwalone przez rejestratory parametrów lotu.

⁵²⁴ Punkt ten został dodany w wyniku prac Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom - Komitet ds. Bezprawnej Ingerencji w 1974 r., Tabela A-Zmiany do Załącznika 13.

⁵²⁵ ICAO wskazuje na wartość poznawczą pozwalającą zrozumieć schemat rozpadania się konstrukcji, rozprzestrzeniania się i skutków pożaru, czy np. zniszczeń wywołanych uderzeniem pocisku. O wartości dowodowej rekonstrukcji wraku mogła się przekonać społeczność międzynarodowa przy okazji badania zestrzelenia malezyjskiego samolotu MH-17.

Prawodawca unijny przewidział regulację zgodną z zasadami chicagowskimi w art. 12 ust. 2 rozporządzenia 996/2010, bowiem „jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Z zastrzeżeniem art. 14 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia”.

Polski ustawodawca nieco odmiennie uregulował kompetencje organu badania zdarzeń lotniczych w obszarze *security*. Art. 135 ust. 6. ustawy prawo lotnicze uprawnia PKBWL do odstąpienia od badania i powiadomienia organów ścigania w następujących sytuacjach:

- 1) „statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,
- 2) osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,
- 3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 4) statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia”.

W przekonaniu autorki należy negatywnie ocenić przyjęte w prawie krajowym rozwiązanie, szczególnie w świetle przywołanego powyżej zalecenia ICAO i rozporządzenia 996/2010, które jednoznacznie odwołują się do aktów bezprawnej ingerencji. Przytoczony przepis krajowy posługuje się pojęciem „użytkowania statku niezgodnie z przepisami” oraz „użycia statku w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia”. Zapis taki budzi wątpliwości, co do pozostałych aktów bezprawnej ingerencji, sabotażu czy aktów terroryzmu lotniczego. W literalnej wykładni przepisu, PKBWL nie ma możliwości odstąpienia od badania w razie podejrzenia innych, niż enumeratywnie wymienione, czynów zabronionych.

Dodatkowo A. Kaczyńska i J. Walulik⁵²⁶ słusznie zwracają uwagę na niefortunne sformułowanie użyte względem PKBWL, która „w przypadku stwierdzenia” czynów

⁵²⁶ A. Kaczyńska, J. Walulik [w:] Prawo lotnicze. Komentarz, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, art. 135, SIP LEX.

przestępczych może zrezygnować z dalszego badania. Trzeba pamiętać, że rolą PKBWL nie jest stwierdzanie naruszenia norm karnych. Bardziej poprawny i precyzyjny zapis znajduje się w § 9 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1995), który odwołuje się do podejrzenia, że zdarzenie było „związane z rażącym naruszeniem obowiązujących przepisów lotniczych, kierujący zespołem badawczym zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego”.

W zakresie lotnictwa państwowego problematyka ta w ogóle nie została uregulowana. Ustawa prawo krajowe nie czyni odesłania omówionych powyżej przepisów do lotnictwa państwowego⁵²⁷, tym samym nie przewiduje podstaw do odstąpienia przez KBWLLP od badania zdarzenia w razie stwierdzenia naruszenia prawa, bądź podejrzenia popełnienia aktu bezprawnej ingerencji. Bezsprzecznie KBWLLP nadal ma obowiązek zawiadomić o możliwości popełnienia przestępstwa, jeśli poweźmie takie podejrzenie, bowiem zasada, że organy badawcze nie orzekają co do winy, nie zwalnia komisji ze stosowania art. 304 § 2 Kodeksu postępowania karnego⁵²⁸, który przewiduje: „instytucje państwowe i samorządowe, które w związku ze swą działalnością dowiedziały się o popełnieniu przestępstwa ściganego z urzędu, są obowiązane niezwłocznie zawiadomić o tym prokuratora lub Policję oraz przedsięwziąć niezbędne czynności do czasu przybycia organu powołanego do ścigania przestępstw lub do czasu wydania przez ten organ stosownego zarządzenia, aby nie dopuścić do zatarcia śladów i dowodów przestępstwa”.

Problem „styku” bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa był przedmiotem badań autorki przeprowadzonych na potrzeby jednej z prac dyplomowych. Autorka po przeprowadzeniu wywiadów eksperckich zaobserwowała, że większość specjalistów podkreśla iż zasady badania zdarzeń z zakresu ochrony są niejasne, a cywilne organy badawcze nie są dostosowane do badania zdarzeń wynikających z nowych zagrożeń, np. takich jak cyberprzestępczość⁵²⁹. Rosnące zagrożenia ze strony cyberataków oraz niedostateczna wiedza badaczy w tym zakresie mogą niekorzystnie wpływać na jakość prowadzonych badań. Respondenci zauważyli, że szkolenia dla członków i ekspertów KBWLLP w zakresie zagrożeń wynikających z ochrony lotnictwa, zaś w aspekcie systemowym doprecyzowanie procedury przekazywania badania do ULC w razie stwierdzenia naruszenia z zakresu ochrony lotnictwa, mogłyby mieć

⁵²⁷ Odesłanie do przepisów, które znajdują zastosowanie do lotnictwa państwowe, zostało poczynione w art. 1 ust. 4 ustawy prawo lotnicze.

⁵²⁸ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1375 z późn. zm.).

⁵²⁹ A. Śliwoska, *Badanie zdarzeń lotniczych w lotnictwie komunikacyjnym - wyzwania i problemy*, praca magisterska, Warszawa 2022, s. 82-85.

pozytywny wpływ na system badania zdarzeń lotniczych w Polsce. Zdaniem autorki te same działania powinny dotyczyć organów właściwych lotnictwu wojskowemu.

Podobnie Komisja Europejska w 2017 r. dostrzegając rosnącą skalę nowych zagrożeń zwróciła uwagę organów badawczych na ten problem⁵³⁰. Przykładowo w USA przywiązuje się dużą wagę do tego, by członkowie NTSB posiadali wiedzę np. o cyberterroryzmie i mogli rozpoznać jego symptomy podczas badania zdarzenia⁵³¹. Polskie komisje zatem powinny być wyposażone w kompetencje i narzędzia pozwalające na stwierdzenie naruszeń również w sferze *security*.

Holenderska komisja podczas badania zestrzelenia samolotu nad Ukrainą zauważyła, że obszary *safety* i *security* są obecnie zbyt podzielone i sformułowała zalecenie, by wyłożono wysiłki w celu łączenia informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony⁵³². Wnioski te zostały zaadresowane do ICAO, państw członkowskich ICAO oraz IATA. W ocenie holenderskiej komisji rozdzielne traktowanie tych dziedzin skutkuje przeoczeniem zagrożeń dla bezpieczeństwa, co nie pozwala na wypracowanie mechanizmów obronnych⁵³³. Zagadnienie pozostaje aktualne również w Polsce, bowiem w obszarze lotnictwa cywilnego podejmowane są działania na rzecz scalania bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, czego wyrazem jest zadanie zaplanowane na 4. kwartał 2024 r. dla ULC, polegające na „ustanowieniu mechanizmu koordynacji pomiędzy systemami raportowania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem (*safety*) oraz ochrony (*security*)”⁵³⁴.

⁵³⁰ „Support study to the evaluation of Regulation (EU) No 996/2010 on the Investigation and Prevention of Accidents and Incidents in Civil Aviation Final Report”, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, 2017, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-08/2018-support-study-2010r0996.pdf>.

⁵³¹ R. Knake, A. Shostack, T. Wheeler, *Learning from Cyber Incidents Adapting Aviation Safety Models to Cybersecurity. Report on the Interdisciplinary Workshop on the Development of a National Capacity for the Investigation of Cyber Incidents*, 2021, s. 28-29, dostępny w wersji elektronicznej na: <https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Learning%20from%20Cyber%20Incidents.pdf> (dostęp 12.10.2022).

⁵³² M.B.A van Asselt, *Safety in international security: a view point from the practice of accident investigation*, „Contemporary Security Policy”, Volume 39, Issue 4, 2018, s. 598.

⁵³³ Ibidem.

⁵³⁴ Zadanie to wynika z planów europejskich EPAS, Załącznik 1 Rejestr zadań, Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023-2025, s. 4.

6. Wnioski

W niniejszym rozdziale dokonano zarysowania podstaw prawnych międzynarodowego prawa lotniczego – zarówno lotnictwa cywilnego, jak i państwowego, szczególnie wojskowego, z uwzględnieniem problemów prawnych narosłych wokół zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r.

Termin „zdarzenie lotnicze”, w zakresie którego wymienia się wypadek i incydent (a także w niektórych klasyfikacjach poważny incydent) jest regulowany na różnych szczeblach prawa lotniczego. Wspólnym mianownikiem tych definicji jest konkretne zdarzenie związane z użytkowaniem statku powietrznego, które ma potencjał wpływu na bezpieczeństwo lotów, bez względu na jego skutki. W nauce przyjmuje się też różne klasyfikacje przyczyn i skutków zdarzeń lotniczych. Analizowane zdarzenie zostało zaliczone do kategorii wypadku z uwagi na ofiary śmiertelne i całkowite zniszczenie statku powietrznego, zaś w systematyce przyczyn Komitetu Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Wojskowego Europy zaliczane byłoby do grupy „inne”, podobnie jak w klasyfikacji Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów, która nie przewiduje wystąpienia zdarzenia w następstwie naruszenia zasad ochrony lotnictwa.

Prowadzenie badań technicznych w przypadku zaistnienia zdarzenia podyktowane jest względami profilaktyki, a cel ten uwzględniany jest w regulacjach międzynarodowych i europejskich poczynając od normy 3.1 Załącznika 13, poprzez punkt 4 preambuły rozporządzenia 996/2010, po przepisy właściwe dla lotnictwa wojskowego, gdzie można przywołać normę obronną STANAG3531, która stanowi, że „w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego należy przyjmować za podstawowy cel zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym”, z jednoczesnym zastrzeżeniem, odmiennym od wymienionych wyżej aktów prawnych właściwych dla lotnictwa cywilnego, że ustalenia poczynione w trakcie badania mogą być wykorzystane „do celów dyscyplinarnych, roszczeń, spraw sądowych lub innych celów administracyjnych”, o ile zezwala na to prawo krajowe kraju uczestniczącego. Analiza doprowadziła też do wniosku, że badania zdarzeń pozostaje relewantne w perspektywie bezpieczeństwa państwa. Ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzeń lotniczych, szczególnie ze sfery ze sfery *security*, pozwala budować zaufanie społeczeństwa do państwa poprzez przedsięwzięcie środków, które przywrócą stan bezpieczeństwa.

Reguły badania zdarzeń lotniczych przewidziane w Załączniku 13 dają państwu miejsca zdarzenia kompetencje do prowadzenia czynności z udziałem innych zainteresowanych stron państwa rejestracji, producenta, czy operatora. Przewidziano również klauzulę fakultatywną umożliwiającą przekazanie badania na każdym etapie przy jednoczesnej pełnej współpracy

i wsparciu państwa miejsca zdarzenia. Katalog praw i obowiązków tam sformułowany jest powszechnie akceptowany nawet pomiędzy podmiotami, do których przepisy te nie znajdują zastosowania wprost, czego dowiodła analiza dokumentów i aktów prawnych właściwych dla lotnictwa państwowego, odwołujących się do standardów Załącznika 13. Dla przedmiotowej sprawy szczególnie istotne były obowiązki państwa miejsca zdarzenia w przedmiocie ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia wrakowiska oraz statku powietrznego.

Jednym z ważniejszych wniosków jest dysproporcja pomiędzy ilością i szczegółowością aktów prawnych, wytycznych, podręczników i innych norm o charakterze *soft law* regulujących prowadzenie badań zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym w porównaniu z przepisami przewidzianymi dla lotnictwa wojskowego. Co do zasady nie istnieją normy o charakterze *stricte* międzynarodoprawnym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa państwowego. Stąd regulacje takie przyjmowane są na poziomie stowarzyszeniowym, jak na przykład zasady badania zdarzeń w lotnictwie wojskowym obowiązujące w państwach członkowskich NATO czy w organizacjach zrzeszających siły powietrzne państw. Wraz z tym zjawiskiem zaobserwowano również tendencję do korzystania z rozwiązań właściwych lotnictwu cywilnemu. Są to odwołania poczynione wprost, jak na przykład w STANAG 3531, bądź wytyczne, z których organy badawcze korzystają w myśl dobrej praktyki.

Szczególnie istotne dla tematu dysertacji są obserwacje rozwiązań prawnych na wypadek zajścia zdarzenia poza granicami Polski. Autorka pragnie podkreślić, że w praktyce kwestię badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie wojskowym reguluje się w umowach dwustronnych, takich jak ta zawarta z Federacją Rosyjską w 1993 roku. Analiza umów bilateralnych obecnie obowiązujących oraz normy obronnej NO-05-A005 dowodzi istnienia zasady badania zdarzeń z udziałem wojskowych statków powietrznych przez komisje powoływane wspólnie - złożone z organów państwa miejsca zdarzenia i państwa rejestracji, bądź przekazywanie badania państwu rejestracji. W razie prowadzenia badania przez państwo miejsca zdarzenia zasadą jest maksymalna współpraca i dostęp do dowodów dla innych uprawnionych uczestników dochodzenia.

Prawodawca międzynarodowego i krajowego prawa lotniczego nie przewidział odrębnych procedur dla badania zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie wojskowym. Kwestia ta nie znajduje też dostatecznego uregulowania

w zakresie lotnictwa cywilnego na gruncie prawa krajowego i nie obejmuje wszystkich sytuacji, które mogą wyniknąć z aktów bezprawnej ingerencji.

Rozważania i wnioski płynące z rozdziału drugiego pozwolą dokonać analizy prawnej zastosowanych rozwiązań do przypadku zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku. Przechodząc do badania samego przypadku, przedmiotem rozważań w rozdziale trzecim będą: przebieg badania zdarzenia oraz sposób podjęcia decyzji o podstawach prawnych, a także skutki prawne zastosowania Konwencji chicagowskiej.

ROZDZIAŁ III

UMOWA MIĘDZYNARODOWA DOTYCZĄCA BADANIA PRZYCZYŃ ZDARZENIA LOTNICZEGO Z UDZIAŁEM SAMOŁOTU TU-154M

1. Uwagi ogólne - pojęcie i charakterystyka umowy międzynarodowej jako źródła prawa

1.1 Pojęcie umowy międzynarodowej

W prawie międzynarodowym dla określenia prawnie wiążących uzgodnień państw jako podmiotów tego prawa nie ma jednej, ustalonej nazwy⁵³⁵. Formalnie takie uzgodnienia nazywa się traktatem czy – w specyfice polskiej - umową międzynarodową⁵³⁶, aczkolwiek wskazuje się też inne nazwy⁵³⁷.

Na potrzeby niniejszego rozdziału, i kierując się przyjętą praktyką państw, należy uporządkować zakresy pojęciowe używanych nazw: umowa międzynarodowa, traktat, porozumienie, w celu uzasadnienia stosowanej w tej części nomenklatury. Próbuując przyjrzeć się pojęciu umowy międzynarodowej w szerokim kontekście trzeba stwierdzić, że jest to porozumienie zawarte pomiędzy dwoma lub więcej podmiotami prawnymi, takimi jak państwa, organizacje międzynarodowe, określające prawa i obowiązki stron, oraz podlegające regulacji prawa międzynarodowego⁵³⁸. Dodatkowo S. Nahlik uważa, że warunkiem *sine qua non* umowy międzynarodowej jest wywołanie skutków prawnych, odróżniające umowę od deklaracji politycznych, komunikatów czy informacji, które nie powodują takich konsekwencji⁵³⁹.

⁵³⁵ A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1981, s.83

⁵³⁶ Ibidem, s. 81.

⁵³⁷ Zob. J. Gilas, *Prawo międzynarodowe*, wyd. 2 Toruń 1999, s. 81-82.

⁵³⁸ A. Omes, *Umowa międzynarodowa i memorandum of understanding – charakterystyka i terminologia*, „Comparative Legilinguistics”17/2014, s. 30.

⁵³⁹ S. Nahlik, *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1967, s. 167.

W doktrynie wskazuje się, że dla zaistnienia umowy kluczowe są: zgodne oświadczenie woli, a także zamiar wywołania skutków prawnych⁵⁴⁰, zaś orzecznictwo stoi na stanowisku, „iż o istnieniu umowy międzynarodowej nie decyduje jej forma, lecz treść badanego aktu, wystarczająca precyzja w sformułowaniu praw i obowiązków oraz zamiar zawarcia porozumienia”⁵⁴¹. Wola podmiotu powinna być wyrażona w sposób wyraźny, co przedstawiciele nauki wywodzą w drodze wykładni literalnej art. 38 ust. 1 lit. a statutu MTS wskazującego jako źródło prawa „konwencje międzynarodowe ogólne bądź partykularne, ustanawiające normy wyraźnie uznane przez państwa spór wiodące”⁵⁴².

Umowy międzynarodowe mogą dotyczyć różnych dziedzin, mieć różny charakter i nazwę, a także różnić się ilością podmiotów, które wiążą - umowy bilateralne (pomiędzy dwoma stronami) lub multilateralne (pomiędzy wieloma stronami). Zważywszy na różnorodność umów międzynarodowych zawieranych przez członków społeczności międzynarodowej, przywołuje się wieloaspektowe kryteria ich podziału. Wyróżnić można na przykład dwa podstawowe rodzaje umów: umowy normotwórcze (ang. *law-making treaties*, fr. *traité-lois*) i kontrakty (ang. *contracts*, fr. *traité-contrats*)⁵⁴³. Chociaż oba dotyczą umów między podmiotami międzynarodowymi, służą różnym celom i mają różne cechy. Umowy normotwórcze stanowiące prawo, to umowy między wieloma państwami, które ustanawiają ogólne zasady i standardy postępowania o uniwersalnym zastosowaniu w określonych obszarach prawa międzynarodowego. Mają na celu stworzenie wiążących zobowiązań dla uczestniczących państw i mają szeroki wpływ na społeczność międzynarodową (np. Konwencja chicagowska). Tego rodzaju umowy zwykle wymagają, aby znaczna liczba państw uczestniczyła w negocjacjach, zapewniając szeroką reprezentację i konsensus między państwami.

Kontrakty, znane również jako umowy dwustronne lub wielostronne dotyczą określonych kwestii lub spraw będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. W przeciwieństwie do umów stanowiących prawo, kontrakty mają bardziej szczegółowy charakter i koncentrują się na prawach i obowiązkach zaangażowanych stron (np. porozumienie międzyresortowe w sprawie lotnictwa wojskowego - Porozumienie z 1993 r.). Umowy

⁵⁴⁰ K. Bałon, R. Tarnogórski, *Zasady techniki prawodawczej w umowach międzynarodowych*, „Polski Instytut Spraw Międzynarodowych. Biuro Analiz. Materiały studialne” Nr 8, 2004, s. 7.

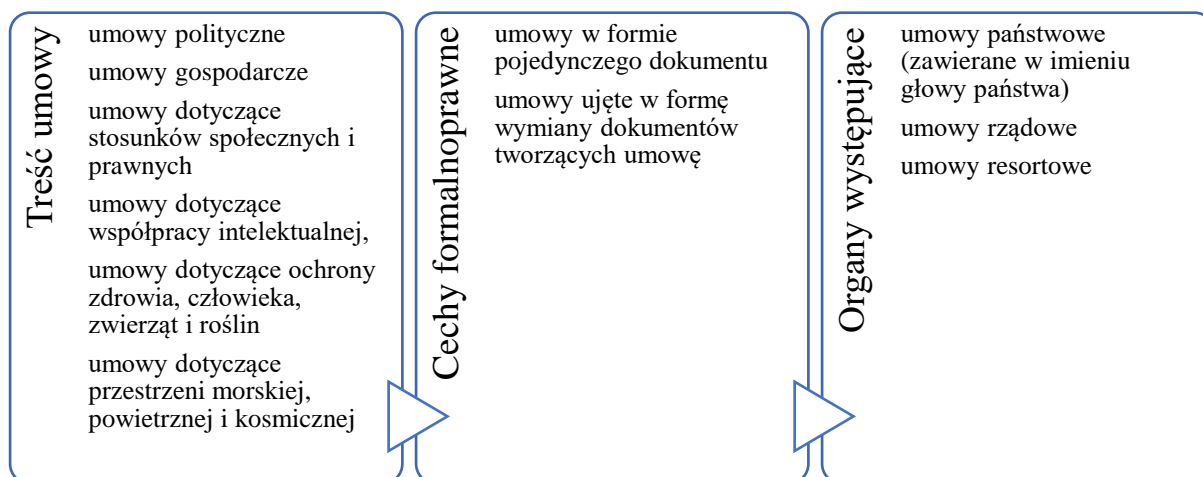
⁵⁴¹ Sprawa szelfu kontynentalnego Morza Egejskiego, ICJ Reports 1978, ibidem.

⁵⁴² W. Czaplinski, A. Wyrozumska, op. cit., s. 57.

⁵⁴³ M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2011 s. 84-85.

są zawierane dobrowolnie przez zaangażowane strony, które negocjują i uzgadniają warunki. Strony mają większą swobodę w określaniu zakresu i treści umowy.

Dla przedmiotu niniejszej pracy ważne jest też zarysowanie kryteriów podziału względem treści, ich cech formalnoprawnych oraz organów reprezentujących dane państwo, które przedstawia poniższy schemat (rys.3).



Rysunek 3 Wybrane kryteria rodzajów umów.

Opracowanie własne na podstawie K. Bałon, R. Tarnogórski, op. cit., s.8.

Próbując wyjaśnić niuanse w nazewnictwie źródeł prawa międzynarodowego trzeba zasygnalizować, że porozumienie, rozumiane przez S. Nahlika jako „ogólne uzgodnienie poglądów”⁵⁴⁴ może obejmować, poza umową „inne wszelakie uzgodnienia pomiędzy stronami, dokonywane w różnorodnych formach”⁵⁴⁵ jak słusznie uzupełnia A. Omes. Ponadto, inne są także cele porozumienia oraz umowy. Porozumienie może dotyczyć uzgodnienia odpowiedniego działania lub zaniechania, jednakże nie musi być wyrażone przez podmioty międzynarodowe posiadające *ius tractatum* i nie jest wymagane by było podporządkowane prawu międzynarodowemu⁵⁴⁶.

⁵⁴⁴ S. Nahlik, *Konwencja wiedeńska o prawie umów międzynarodowych*, Warszawa 1971, s. 24.

⁵⁴⁵ A. Omes, op. cit., s. 30.

⁵⁴⁶ Ibidem.

Obok umowy i porozumienia, prawo międzynarodowe posługuje się też pojęciem traktatu, którego definicję przewiduje konwencja wiedeńska powszechnie⁵⁴⁷ kodyfikująca dział prawa międzynarodowego - prawo traktatów⁵⁴⁸. Jako jeden z rodzajów umowy międzynarodowej traktat to „międzynarodowe porozumienie między państwami, zawarte w formie pisemnej i regulowane przez prawo międzynarodowe, niezależnie od tego, czy jest ujęte w jednym dokumencie, czy w dwóch lub więcej dokumentach, i bez względu na jego szczególną nazwę”⁵⁴⁹.

W literaturze wymienia się szereg nazw, pod którymi może występować dokument stanowiący traktat: „traktat, konwencja, umowa, karta, pakt, układ, układ ogólny, porozumienie, deklaracja, statut, konkordat, protokół, akt, wymiana not, prowizorium, uzgodniony protokół (*agreed minutes*), memorandum (czy *memorandum of understanding*, poprawka, załącznik”⁵⁵⁰. Nazwa dokumentu, o ile nie przesądza o charakterze aktu prawnego, może oddawać intencje stron, stąd jak egzemplifikuje A. Wyrozumska, nazwa „memorandum” czy „deklaracja” w mniejszym stopniu będzie świadczyć o prawnym charakterze danego dokumentu, niż celowo nadana nazwa „traktat” czy „konwencja”⁵⁵¹.

Jak dowiedziono powyżej, w nauce stosuje się liczne typizacje umów międzynarodowych, a samo prawnie wiążące uzgodnienie woli państw może otrzymywać różnorakie nazwy. Mając tę okoliczność na względzie autorka przyjmuje, że ustalenie i wybór podstawy prawnej do zbadania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku, zostało dokonane w drodze aktu, który należy nazwać i sklasyfikować jako bilateralną umowę międzynarodową zawartą pomiędzy szefami rządów.

⁵⁴⁷ Konwencja stanowi „międzynarodowy kodeks prawa traktatów” (por. S. Nahlik, *Kodeks prawa traktatów*, Warszawa 1976, s. 11), które pierwotnie opierało się na zwyczaju, a jej stroną 116 państw. Por. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIII-1&chapter=23&Temp=mtdsg3&clang=_en (dostęp 28.01.2023).

⁵⁴⁸ Nie każdy z przedstawicieli doktryny zgodzi się z tą tezą. Na przykład T. Kamiński i K. Karski stwierdzają, że w momencie przyjmowania Konwencji wiedeńskiej „nie stanowiła w pełni kodyfikacji prawa zwyczajowego” i przytaczają stanowisko K. Wolfke, który wskazuje, że zaledwie jedna czwarta artykułów odzwierciedla prawo zwyczajowe, por. T. Kamiński, K. Karski, *O umowach międzynarodowych niezgodnych z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej raz jeszcze*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego”, vol. V, 2008, s. 89.

⁵⁴⁹ Art. 1 lit. a Konwencji wiedeńskiej.

⁵⁵⁰ A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe. Teoria i praktyka*, Warszawa 2006, s. 37.

⁵⁵¹ *Ibidem*, s. 37-38.

1.2 Forma umowy międzynarodowej

Szczegółowe omawianie etapów zawierania umowy międzynarodowej nie wydaje się być konieczne z punktu widzenia tematu rozprawy. Kluczowym będzie jednak pochylenie się nad formą jej zawarcia. Analizowanej umowy zawartej na potrzeby zbadania zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. nie zawarto w formie pisemnej, a proces osiągnięcia porozumienia nie był sformalizowany i nie został przeprowadzony zgodnie z ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych⁵⁵². Warto jedynie poczynić uwagę o charakterze ogólnym, iż forma umowy i tryb jej zawarcia nie ma wpływu na jej ważność. Oczywiście, umowy w formie pisemnej wyrażają wolę podmiotów prawa międzynarodowego w sposób klarowny⁵⁵³, przez co są pewniejszym w obrocie międzynarodowym aktem prawnym, ze względu na jednoznaczność zawartych postanowień umownych, których treści nie trzeba domniemywać *per facta concludentia*.

Jednak przywołując orzecznictwo trybunałów międzynarodowych A. Wyrozumska zauważa, że postać i nazwa umowy międzynarodowej nie mają znaczenia dla jej ważności z perspektywy prawa międzynarodowego⁵⁵⁴. Strony zachowując swobodę wyboru formy muszą jasno wyrazić swoje intencje⁵⁵⁵, a także zgodę na związanie się umową. Jednym z przejawów wyrażenia zgody państwa na związanie się umową może być ratyfikacja, poprzez którą rozumie się „formalny akt najwyższego w państwie czynnika, którym wyraża on w imieniu państwa wolę ostatecznego związania się traktatem międzynarodowym, podpisanym przez swego pełnomocnika”⁵⁵⁶. Ratyfikacja nosząc cechy aktu wewnętrznego i stanowiąc jeden ze sposobów introdukcji prawa międzynarodowego do krajowego porządku prawa⁵⁵⁷, nie powoduje konsekwencji *per se* w stosunkach zewnętrznych. Do wywołania skutków w wymiarze międzynarodowym wymagane jest złożenie lub wymiana dokumentów ratyfikacyjnych⁵⁵⁸.

⁵⁵² Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 127 z późn. zm.), dalej jako: ustawa o umowach międzynarodowych.

⁵⁵³ S. Nahlik, *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1966, s. 170.

⁵⁵⁴ A. Wyrozumska, op. cit., s. 44.

⁵⁵⁵ Stanowisko MTS w sprawie Kambodży przeciwko Tajlandii w orzeczeniu z 1961 r.: „Gdy (...), co jest regułą w przypadku prawa międzynarodowego, które kładzie główny nacisk na intencje stron, prawo nie przewiduje szczególnej formy, strony mają swobodę wyboru dowolnej formy, pod warunkiem, że ich intencje będą jasno z niej wynikać.”, za: A. Wyrozumska, op. cit., s. 44-45.

⁵⁵⁶ Ibidem.

⁵⁵⁷ B. Kowalczyk, *Prawo międzynarodowe a prawo administracyjne*, [w:] „Tadeusz Bigo o administracji i prawie administracyjnym – refleksje wrocławskiej szkoły administratywistycznej” red. T. Kocowski, P. Lisowski, M. Paplicki. Wrocław 2020, s. 83.

⁵⁵⁸ M. Masternak-Kubiak, *Umowa międzynarodowa w prawie konstytucyjnym*, Warszawa 1997, s. 22.

Podobnie z punktu widzenia prawa międzynarodowego irrelevantne pozostają kwestie prawa krajowego klasyfikujące daną umowę, a każda umowa podlegająca promulgacji, bądź ratyfikacji, zatwierdzana, czy przyjęta, zawierana przez podpisanie, bądź w odrębnej formie, np. wymiany dokumentów, wiąże państwo w relacjach międzynarodowych.

Dyferencjacja rodzajów umów ma jednak znaczenie prawne w wymiarze wewnętrznym. W polskim porządku prawnym można wyszczególnić kategorie umów międzynarodowych - ratyfikowane w trybie kwalifikowanym, ratyfikowane w trybie zwykłym i nieratyfikowane oraz przekazujące część kompetencji w trybie art.90 Konstytucji. Umowy zawarte w materii wymienionej enumeratywnie w art. 89 ust.1 Konstytucji RP uważa się za ratyfikowane za uprzednią zgodą Parlamentu wyrażoną w ustawie. Umowy ratyfikowane na mocy art. 87 Konstytucji RP zalicza się do katalogu źródeł prawa powszechnie obowiązującego⁵⁵⁹.

Umowa nieratyfikowana, jako powstała bez współdziałania organów ustawodawczych, zawarta w trybie prostym⁵⁶⁰, przyjęta bądź zatwierdzana zgodnie z art. 146 ust. 4 pkt 10 Konstytucji RP, a nawet niewymagająca zatwierdzenia, kiedy „samo jej podpisanie lub wymiana not oznacza ostateczne wyrażenie zgody na związanie się umową”⁵⁶¹, pozostaje wiążąca w stosunkach zewnętrznych i „niekiedy, w zależności od jej materii, wymaga wykonania w prawie krajowym”⁵⁶².

Państwo ma swobodę wyboru modelu w zakresie stosowania norm prawa międzynarodowego oraz określenia ich miejsca w krajowym porządku prawnym i hierarchii prawa, wynikającą z wykonywania pełnej suwerenności. Niezależnie od tego, jaki system wybierze państwo, zobowiązane jest jednak do realizacji umowy międzynarodowej, jeżeli wyrazi wolę przystąpienia do niej, stosując zasadę *pacta sunt servanda*⁵⁶³, która znajduje swoje potwierdzenie w art. 9 Konstytucji RP.

⁵⁵⁹ M. Woźniak, *Miejsce i stosowanie umów międzynarodowych w polskim prawie administracyjnym*, Toruń 2005, s. 48.

⁵⁶⁰ M. Woźniak, op. cit., s. 51.

⁵⁶¹ Ibidem.

⁵⁶² A. Wyzomska, op. cit., s. 601.

⁵⁶³ L. Liçaj, A. Hoxha, *The Implementation of International Agreements in the Law's Systems*, "European Science Review", nr 9/10, 2019, str. 87.

Warto skonkludować powyższe rozważania przed przejściem do analizy prawnej przypadku badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r., a także na potrzeby analizy możliwych do zastosowania podstaw prawnych:

1. dla ważności umowy międzynarodowej irrelevantna jest jej nazwa;
2. z punktu widzenia prawa międzynarodowego i zaciągniętego przez strony zobowiązania bez znaczenia pozostaje sposób zawarcia umowy;
3. forma związania umową międzynarodową nie wpływa na obowiązek wykonania zobowiązania, stąd umowy nieratyfikowane wywołują te same skutki prawne w wymiarze międzynarodowym, co umowy ratyfikowane;
4. prawo międzynarodowe pozostaje obojętne na klasyfikacje umów przyjęte w prawie krajowym danego państwa.

1.3 Porozumienie w przedmiocie delegacji badania zdarzenia lotniczego jako szczególny rodzaj umowy międzynarodowej

Jak zaakcentowano w rozdziale drugim, zasada zwierzchnictwa państwowego będąca przymiotem suwerennego państwa⁵⁶⁴, jest respektowana również w postanowieniach Konwencji chicagowskiej oraz Załącznika 13, gdzie wskazuje się na odpowiedzialność państwa miejsca zdarzenia za badanie wypadków i incydentów lotniczych. Natomiast, jak zaobserwował Z. Galicki, obok zwierzchnictwa terytorialnego, odnoszącego się również do przestrzeni powietrznej, państwa zachowują też „specjalny rodzaj zwierzchnictwa występujący w odniesieniu do statków powietrznych (także i morskich), związany z przynależnością państwową tych statków (zarówno cywilnych, jak i państwowych)”⁵⁶⁵, czego skutkiem może być „zbieg kompetencji i swoista konkurencja uprawnień władczych”⁵⁶⁶. Zaistniały one w przypadku zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r. W lotnictwie państwowym takie kolizje władztwa rozstrzygane są *ad hoc* w drodze porozumienia - czego przykładem może być porozumienie między RP a Białorusią w przedmiocie zdarzenia z udziałem białoruskiego samolotu wojskowego z 2009 r.⁵⁶⁷, bądź mogą być uregulowane w umowach bilateralnych odnoszących się do lotniczego transportu wojskowego czy państwowego.

⁵⁶⁴ M. Muszyński, *Państwo w prawie międzynarodowym*, Bielsko-Biała 2012, s. 41.

⁵⁶⁵ Z. Galicki, *Opinia prawna n. t. niektórych prawnomiędzynarodowych aspektów katastrofy pod Smoleńskiem*, op. cit., s. 7.

⁵⁶⁶ Ibidem.

⁵⁶⁷ Patrz podpunkt 4.4. niniejszego rozdziału.

Jednak to w obszarze lotnictwa cywilnego, można dostrzec obszerniejszą praktykę zawierania umów między właściwymi podmiotami odpowiedzialnymi za badanie wypadków i incydentów. Sam Załącznik 13 przewiduje prawo do udziału w badaniu zdarzenia dla państwa operatora, państwa rejestracji, państwa producenta czy państwa projektu poprzez „wyznaczenie pełnomocnego przedstawiciela” (pkt 4.10 Załącznika 13), jak też i możliwość przekazania „prowadzenia badania w całości lub w części innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody” (pkt 5.1 - 5.3 Załącznika 13). Normy i zalecane metody postępowania nie definiują sposobu wyrażenia zgody czy zawarcia porozumienia, stąd Wydział Badania Wypadków ICAO⁵⁶⁸ wyszedł naprzeciw potrzebom zgłaszanym przez państwa i w 2007 r. opracował wzór memorandum o współpracy między państwami przy przeprowadzeniu badania⁵⁶⁹, które można zawrzeć jako porozumienie ramowe na wypadek zaistnienia zdarzenia. Reguluje ono m. in. współpracę w ramach grup roboczych powoływanych przez każdą ze stron, wymianę informacji, doświadczeń oraz technologii w celu poprawy możliwości dochodzeniowych. W trakcie prac nad wzorem podkreślono odmienny od umowy bilateralnej charakter memorandum, uważanego za bardziej praktyczne⁵⁷⁰. Memorandum takie jest też, zdaniem AIG ICAO, mniej formalne i niewymagające wyłożonych negocjacji między organami badawczymi oraz zainteresowanymi państwami,

Wzór został ujęty jako jeden z załączników w „Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning”⁵⁷¹. Oprócz niego, wymieniony podręcznik przewiduje też modelowe memorandum o współpracy, ustanawiające relacje między państwem a organem badania zdarzeń lotniczych⁵⁷² oraz wytyczne w negocjowaniu i zawieraniu

⁵⁶⁸ Z ang. *Accident Investigation Section* (AIG ICAO) to wyspecjalizowana jednostka odpowiedzialna za promowanie i zwiększanie bezpieczeństwa lotniczego poprzez ulepszanie zasad prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów lotniczych. Odpowiada m.in. za aktualizację załącznika 13 i związanych z nim dokumentów, monitorowanie postępów w technikach badania wypadków i koncepcjach bezpieczeństwa systemów, zapewnienie pomocy ofiarom wypadków i ich rodzinom na najwyższym poziomie, organizację warsztatów. Por. <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/About-AIG.aspx> (dostęp 28.12.2022).

⁵⁶⁹ Dalej zwane jako: memorandum o współpracy. Zaktualizowane ostatnio w 2013 r., dostępne na: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/documents/model%20mou.en.pdf> (dostęp 29.12.2022).

⁵⁷⁰ Pkt 2.2. Dokument roboczy AIG/08-WP/15 – *Accident investigation and prevention (AIG) divisional meeting.Recent developments in investigation and prevention matters*, s. 2, 13-18 października 2008 r., dostępny na:

[https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20\(AIG\)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08_WP15_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20(AIG)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08_WP15_en.pdf) (dostęp 29.12.2022)

⁵⁷¹ *Appendix 3: Model State-to-State MoU*, ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning*, op. cit.

⁵⁷² *Appendix 4: Sample MoU with a State investigation authority*, ibidem.

porozumień⁵⁷³. Wskazuje też w punkcie 2.6.1.3 na zasadność zawierania ich w formie pisemnej.

Jeśli jednak do zdarzenia dojdzie w sytuacji, gdy państwa, bądź organy badawcze czy organizacje regionalne, nie zawierały memorandum o współpracy, podręcznik przewiduje w punkcie 2.6.3.3 wzór memorandum w sprawie delegowania uprawnień⁵⁷⁴. Co ciekawe, o ile w przypadku memorandum o współpracy podręcznik używał klauzuli fakultatywnej odnośnie do potrzeby zawierania porozumień (ang. *shall*), o tyle w kwestii memorandum delegującego podkreśla, że „każda delegacja dochodzenia musi być dokonana w ramach memorandum zawartego dla konkretnego badania, jasno określającego zakres odpowiedzialności organu badawczego państwa, które deleguje, oraz organu badawczego państwa lub regionalnej organizacji badania wypadków przyjmującej delegację”⁵⁷⁵. Wzorcowe memorandum delegujące, w brzmieniu bardzo podobnym do memorandum o współpracy, przewiduje m.in.:

- dążenie stron do „przewycięzenia trudności, jakie mogą wynikać z różnic językowych, kultur narodowych, systemów prawnych lub lokalizacji geograficznych”⁵⁷⁶,
- możliwość ukonstytuowania innych organów czy agencji biorących udział w badaniu,
- możliwość żądania informacji na temat postępów w dochodzeniu prowadzonym przez drugą stronę na każdym etapie,
- reguły poufności informacji z badania,
- szczegółowe wytyczenie zakresu badania, zwłaszcza w sytuacji gdy, delegowana zostaje jedynie część badania (np. odczyt rejestratorów parametrów lotu),
- wskazanie na prawa i obowiązki w zakresie sporządzenia raportu końcowego i zgłoszenia do bazy ADREP,
- datę wejścia w życie i możliwość rozwiązania porozumienia za obopólną zgodą.

⁵⁷³ Appendix 2: *Criteria that shall be considered when developing a State-to-State investigation authority*, ibidem.

⁵⁷⁴ Dalej zwane jako: memorandum delegujące. Appendix 9: *Model Delegation Agreement in Respect of Aircraft Accident and Serious Incident Investigation*, ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning*, op. cit.

⁵⁷⁵ W oryg. „Each investigation delegation must be conducted in the framework of a protocol specific to the investigation, making clear the respective responsibilities of the AIG authority of State making the delegation and the AIG Authority of State or regional accident investigation organization accepting the delegation.”, punkt 2.6.3.3 ICAO, Doc 9756, AN/965, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation-Part I-Organization and Planning*, op. cit.

⁵⁷⁶ Ibidem.

Dokument jest stosowany w praktyce przez państwa i pozwala na szybkie i precyzyjne przekazanie praw i obowiązków organów badawczych - przykładowo skorzystały z niego Ukraina i Holandia przy badaniu zestrzelenia lotu nr MH-17⁵⁷⁷.

Skoro w memorandumach określa się prawa i obowiązki stron, warto też uregulować kwestie zabezpieczenia i dokumentowania dowodów. Przechodząc do aspektów *stricto* wojskowych, przywołać należy głos amerykańskiego prawnika K. Samsona, który podnosi, że w przypadku ustalania zasad dla zdarzenia z lotnictwa wojskowego, fundamentalną kwestią jest osiągnięcie porozumienia w zakresie nienaruszenia wrakowiska, czyli odpowiedniego zabezpieczenia miejsca zdarzenia i udokumentowania zniszczeń wraku oraz pola szczątków. Dywersyfikuje on badanie zdarzeń np. statków pasażerskich od samolotów wojskowych, których wyposażenie może być niebezpieczne dla osób postronnych i poleca by również ten aspekt znalazł swoje uregulowanie w memorandum, bądź innych ustaleniach z władzą właściwą miejscowo⁵⁷⁸.

Jego zdaniem, w przypadku statków wojskowych trzeba znaleźć prawny, ale też i dyplomatyczny sposób ustanowienia maksymalnej kontroli nad miejscem wypadku oraz nakłonić władze lokalne do pomocy w procesie dochodzeniowym dla państwa operatora czy rejestracji statku. K. Samson dopuszcza sytuację, w której władze lokalne nie godzą się na zaangażowanie innych stron badania, aniżeli własnych władz terytorialnych, ale zachęca by zabiegać o pełnoprawny udział w badaniu, korzystając w tym celu ze wszelkich dostępnych źródeł prawa⁵⁷⁹.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r., można zaryzykować stwierdzenie, że memorandum o współpracy, mimo iż przewidziane dla lotnictwa cywilnego, mogło stanowić punkt wyjściowy dla porozumienia z FR jako szablon umowy uzgadniającej prawa i obowiązki państw biorących udział w badaniu. Na marginesie można wyprowadzić wniosek *de lege ferenda* o potrzebie stworzenia analogicznych wzorów memorandum, a przynajmniej instrukcji czy wytycznych wspomagających proces zawierania stosownych porozumień w polskim lotnictwie państwowym. Może to znacząco uprościć

⁵⁷⁷ Agreement between the National Bureau of Air Accident and Incidents Investigation with Civil Aircraft (NBAAI) of Ukraine and the Dutch Safety Board of the Netherlands on Delegation of Investigation in Respect of Aircraft Accident Involving Boeing 777-200, Registration: 9M-MRD "Malaysia Airlines" Flight MH17, https://www.onderzoeksraad.nl/en/media/inline/2018/10/11/agreement_nbaai_and_dsb_website.pdf (dostęp 27.12.2022).

⁵⁷⁸ K. H. Samson, *Overseas Aircraft Accident Response*, „The Reporter”, vol. 31, no. 4, 2012, s. 23.

⁵⁷⁹ *Ibidem*, s. 24.

zawarcie porozumienia, co zdaniem autorki ma kluczowe znaczenie przy badaniu zdarzeń lotniczych.

2. Kazus zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego Tu-154M

2.1 Przebieg badania przyczyn i okoliczności zdarzenia lotniczego - stan faktyczny

W celu dokonania analizy prawnej kazusu zdarzenia ze Smoleńska, należy najpierw uporządkować faktografię procesu technicznego badania zdarzenia lotniczego. W dniu 10 kwietnia 2010 r. na terenie Federacji Rosyjskiej w pobliżu lotniska wojskowego Smoleńsk-Siewiernyj doszło do zdarzenia w ruchu powietrznym z udziałem polskiego, wojskowego samolotu Tu-154M numer boczny 101, w wyniku którego śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie, w tym Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński oraz członkowie załogi samolotu. O zdarzeniu został poinformowany Międzypaństwowy Komitet Lotniczy i Służba Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej. Po stronie państwa miejsca zdarzenia została utworzona grupa specjalistów, która przystąpiła w tym dniu do pracy na miejscu zdarzenia. Tego dnia prezydent Federacji Rosyjskiej wydał rozporządzenie o powołaniu Państwowej Komisji w sprawie zbadania przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M numer 101, wyznaczając na jej przewodniczącego premiera Federacji Rosyjskiej i powierzając mu ustalenie składu Państwowej Komisji⁵⁸⁰.

Po stronie polskiej informację otrzymali członkowie rządu, przewodniczący cywilnej PKBWL oraz Szef Inspektoratu IMONds.BL⁵⁸¹, który wyznaczył grupę specjalistów. Grupa po przetransportowaniu na terytorium Federacji Rosyjskiej, podjęła czynności mające na celu zabezpieczenie informacji niezbędnych do przeprowadzenia badania, towarzyszące działaniom strony rosyjskiej. Nie została wówczas powołana KBWLLP w kraju.

Równocześnie wszczęto śledztwo w sprawie katastrofy samolotu w Komitecie Śledczym Prokuratury Federacji Rosyjskiej na podstawie art. 263 ust. 3 kodeksu karnego

⁵⁸⁰ „Rozporządzenie nr 225-rp Prezydenta FR o powołaniu Państwowej Komisji w sprawie zbadania przyczyn katastrofy samolotu Tu-154”, Moskwa 10 kwietnia 2010 r., archiwum KBWLLP.

⁵⁸¹ Zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r. KBWLLP była w dużej mierze powoływana ze specjalistów IMONds.BL.

Federacji Rosyjskiej⁵⁸², w tym też dniu na miejscu zdarzenia rozpoczęto czynności procesowe. Natomiast w kraju Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie wszczęła śledztwo w sprawie nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu powietrznym⁵⁸³, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie samolotu Tu-154M numer 101 Sił Powietrznych RP, w tym Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński oraz członkowie załogi wskazanego statku powietrznego, to jest o przestępstwo z art. 173 § 2 i § 4 kodeksu karnego⁵⁸⁴. Polscy prokuratorzy skierowali wniosek o udzielenie pomocy prawnej z postulatem przeprowadzenia czynności procesowych obejmujących m. in. oględziny miejsca zdarzenia, oględziny szczątków samolotu, przesłuchanie świadków, zabezpieczenie czarnych skrzynek znajdujących się na wyposażeniu statku powietrznego⁵⁸⁵. Postępowanie karne mające na celu ustalenie winnych jest postępowaniem odrębnym od badania technicznego i pozostając poza obszarem badawczym niniejszej pracy, nie wymaga dalszego omówienia, a jego przebieg nie będzie uwzględniany w faktografii.

Zgodnie z relacją polskich badaczy w dniu 12 kwietnia 2010 r. „strona rosyjska przekazała, że badanie będzie prowadzone według zasad Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej”⁵⁸⁶. Jednocześnie ustalono przewodniczących obydwu zespołów, którzy reprezentowali podmioty wojskowe⁵⁸⁷ - po stronie Polski był to pułkownik z ramienia IMONds.BL, zaś po stronie Rosji generał Służby Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej⁵⁸⁸. Okoliczności te w piśmiennictwie interpretuje się jako działanie według Porozumienia z 1993 r., z czym należy się zgodzić. O intencji zastosowania przez stronę polską Porozumienia z 1993 r. świadczy też fakt powoływania się na nie w projektach decyzji o powołaniu KBWLLP. Minister Obrony Narodowej podczas negocjowania składu KBWLLP w korespondencji z RCL czy Ministrem Infrastruktury określał

⁵⁸² „Protokół posiedzenia roboczego z udziałem Pierwszego Zastępcy Generalnego Prokuratora Federacji Rosyjskiej – Przewodniczącego Komitetu Śledczego Prokuratury Federacji Rosyjskiej od 10 kwietnia 2010 roku, godzina 23.26 do 11 kwietnia 2010 roku, godzina 01.10, archiwum KBWLLP.

⁵⁸³ <https://orka.sejm.gov.pl/Biuletyn.nsf/0/36369E6B4500B7F8C1257720004B845D?OpenDocument> (dostęp 23.11.2022).

⁵⁸⁴ Zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r.: ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

⁵⁸⁵ <https://orka.sejm.gov.pl/Biuletyn.nsf/0/36369E6B4500B7F8C1257720004B845D?OpenDocument> (dostęp 23.11.2022).

⁵⁸⁶ Meldunek ze spotkania w dniu 12 kwietnia 2010 r. o godz. 9.35, archiwum KBWLLP.

⁵⁸⁷ Autorka używa ogólnej nazwy „podmioty” ze względu na to, że po polskiej stronie do 15 kwietnia 2010 r. nie było ukonstytuowanej KBWLLP. W dniach 10-15 kwietnia 2010 r. ciało badawcze nazywało się „grupą polską badającą katastrofę”, ibidem.

⁵⁸⁸ Por. N. Wojtanowska, op. cit. s. 60.

KBWLLP jako „komponent polsko-rosyjskiej komisji”⁵⁸⁹. W tym dniu strona rosyjska dokonała odczytu rejestratorów parametrów lotów, wykonywała zdjęcia oraz szkice miejsca zdarzenia bez czynnego udziału strony polskiej, jedynie przy obserwacji z ich strony.

Kolejno w dniu 13 kwietnia 2010 r. Premier Rządu Federacji Rosyjskiej wydał zarządzenie⁵⁹⁰ stwierdzające, iż badanie zdarzenia samolotu Tu-154M numer 101, będzie prowadzone zgodnie z przepisami Załącznika 13 w ścisłej współpracy ze stroną polską. Na mocy przedmiotowego zarządzenia na Przewodniczącą MAK nałożono obowiązek kierowania badaniem technicznym i koordynowania współdziałania zainteresowanych organizacji rosyjskich i zagranicznych. Dokument wskazał na organizacje, które miały być zaangażowane w wyjaśnienie przyczyn i okoliczności. Obok MAK wymieniono: Ministerstwo Obrony FR, Ministerstwo Transportu FR, Ministerstwo Przemysłu i Handlu FR, Ministerstwo Spraw Zagranicznych FR. W realizacji powyższej decyzji, przewodnicząca MAK wyznaczyła skład komisji w drodze zarządzenia⁵⁹¹. Wówczas polscy badacze informowali Ministra Obrony Narodowej o problemach natury prawnej i faktycznej, stwierdzając „z uwagi na brak dostępu do pełnej informacji z prac Komisji praca przedstawicieli polskiej grupy roboczej ogranicza się do zbierania materiałów, udostępnianych przez stronę rosyjską”⁵⁹². Wnioskowano również o pomoc w uzyskaniu akredytacji dla przedstawicieli strony polskiej.

Wraz z powołaniem KBWLLP w dniu 15 kwietnia 2010 r.⁵⁹³ do zbadania zdarzenia na gruncie prawa krajowego, polscy badacze otrzymali pełnomocnictwo wydane przez Ministra Obrony Narodowej potwierdzające akredytację do uczestniczenia w pracach na terytorium Rosji (prowadzonych według zasad Załącznika 13)⁵⁹⁴.

⁵⁸⁹ Korespondencja została szczegółowo opisana w Załączniku nr 36 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Uwarunkowania prawne badania okoliczności zdarzenia lotniczego z dnia 10.04.2010, op. cit., s. 25-27.

⁵⁹⁰ Zarządzenie z dnia 13 kwietnia 2010 r. Premiera FR [w tłumaczeniu nazwany Przewodniczącym Rządu FR], archiwum KBWLLP.

⁵⁹¹ Zarządzenie nr 8/498-P(R) z dnia 13 kwietnia 2010 Przewodniczącej Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego, archiwum KBWLLP.

⁵⁹² Meldunek ze spotkania w dniu 13 kwietnia 2010 r. o godz. 10.15, archiwum KBWLLP.

⁵⁹³ Decyzja Nr 130/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, op. cit.

⁵⁹⁴ Pełnomocnictwo nr 27/MON z dnia 30 kwietnia 2010 r., archiwum KBWLLP.

Istotną okolicznością jest memorandum zawarte w maju 2010 r. między ministrami⁵⁹⁵ regulujące kwestię przekazania kopii rejestratorów parametrów lotów z powołaniem na zasady Załącznika 13. Zgodnie z umową strona polska wyraziła zgodę na korzystanie jedynie z kopii rejestratorów, osłabiając tym samym uprawnienie Polski do otrzymania zwrotu „czarnych skrzynek” po zakończeniu badania przez MAK, gwarantowanego w pkt 3.5 Załącznika 13⁵⁹⁶.

W październiku 2010 r. MAK przekazał państwu rejestracji projekt raportu⁵⁹⁷, zaś polska KBWLLP zgodnie z pkt 6.3 Załącznika 13 sporządziła do niego uwagi⁵⁹⁸ w grudniu 2010 r. Ostateczna wersja raportu MAK, nie uwzględniająca zgłoszonych uwag, opublikowana została w dniu 11 stycznia 2011 r. KBWLLP kontynuowała prace i wydała swój raport wraz z protokołem w dniu 29 lipca 2011 r.

MAK dopuścił się w trakcie badania szeregu naruszeń postanowień Załącznika 13. Jednym z najpoważniejszych zarzutów jest niszczenie dowodów, co narusza postanowienia pkt 3.3 Załącznika 13: „Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia statku powietrznego i jego zawartości przez czas niezbędny do przeprowadzenia badania. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie, poprzez sfotografowanie lub innymi metodami, wszelkich dowodów, które

⁵⁹⁵ Stronami porozumień były: „Państwowa komisja do spraw ustalenia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154 (Federacja Rosyjska), Komisja Badania Wypadków Lotniczych lotnictwa Państwowego (Rzeczpospolita Polska), oraz Międzypaństwowy Komitet Lotniczy”, Memorandum z dnia 31 maja 2010 r. o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154 M numer pokładowy 101 RP, który uległ katastrofie 10.4.2010 r. pod Smoleńskiem, przekazane za pismem przewodnim do MSWiA, ze zbiorów Ministerstwa Spraw Zagranicznych, (dalej jako: Memorandum z 31 maja 2010 r.).

⁵⁹⁶ W art. 3 Memorandum z 31 maja 2010 r. znalazł się zapis: „Przekazanie Rzeczypospolitej Polskiej oryginałów zapisów rejestratorów pokładowych może zostać dokonane na podstawie decyzji właściwego organu Federacji Rosyjskiej po zakończeniu śledztwa lub dochodzenia sądowego”. Zapis taki znacząco osłabia pozycję Polski jako państwa rejestracji. Po pierwsze zapis fakultatywny nie daje w ogóle gwarancji otrzymania oryginałów, podczas gdy zastosowany *in casu* Załącznik 13 przewiduje, że „państwo miejsca zdarzenia zwalnia spod nadzoru statek powietrzny, jego zawartość i wszelkie jego części, kiedy tylko przestają być potrzebne do badania”. Po drugie zapis z Memorandum z 31 maja 2010 r. nie precyzuje czasu zwrotu dowodów, pozostawiając całkowitą dyskrejonalność stronie rosyjskiej w tym przedmiocie, podczas gdy załącznik 13 rozstrzyga o zwrocie zaraz po wykorzystaniu w badaniu przez organ badania wypadków lotniczych, bez względu na inne postępowania. Co ważne, w opracowanym przez KBWLLP projekcie Memorandum datowanym na 28.05.2010 r. art. 3 brzmiał: „Przekazanie Rzeczypospolitej Polskiej oryginałów zapisów rejestratorów pokładowych **zostanie** [podkr. w oryginale] dokonane na podstawie decyzji właściwego organu Federacji Rosyjskiej **nie później niż** [podkr. w oryginale] po zakończeniu śledztwa lub dochodzenia sądowego”, por. Projekt Memorandum o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej Rzeczypospolitej Polskiej, który uległ katastrofie 10 kwietnia 2010 roku pod Smoleńskiem oraz innych dokumentów dotyczących tej katastrofy, z dnia 28 maja 2010 r., z archiwum KBWLLP.

⁵⁹⁷ https://www.rmf24.pl/raporty/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/fakty/news-mak-przekazal-projekt-raportu-w-sprawie-katastrofy-smolenski,nId,303402#crp_state=1 (dostęp 24.11.2022).

⁵⁹⁸ *Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej...*, op. cit.

mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Odpowiednie zabezpieczenie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.”. Członkowie KBWLLP wymienili dwie grupy uchybień:

1. uniemożliwienie polskiemu akredytowanemu przedstawicielowi, jego doradcom skorzystania z przewidzianych w Załączniku 13 praw do dostępu do czynności badawczych i dowodów (pkt 5.25 Załącznika 13);
2. nieprzeprowadzenie konsultacji zmierzających do uzgodnienia treści raportu końcowego⁵⁹⁹.

Ponadto do chwili obecnej MAK nie zwrócił Polsce szczątków samolotu, ani rejestratorów pokładowych, do czego był zobowiązany w myśl pkt 3.5 Załącznika 13 o treści „(...) Państwo miejsca zdarzenia zwalnia spod nadzoru statek powietrzny, jego zawartość i wszelkie jego części, kiedy tylko przestają być potrzebne do badania i przekazuje je osobie lub osobom wyznaczonym w odpowiednim trybie przez Państwo rejestracji lub przez Państwo operatora, stosownie do okoliczności. W tym celu Państwo miejsca zdarzenia ułatwia dostęp do statku powietrznego, jego zawartości oraz wszystkich jego części. W przypadku, gdy statek powietrzny, jego zawartość lub części znajdują się w obszarze, do którego dostęp Państwo to uważa za niewykonalny, Państwo to we własnym zakresie dokonuje przemieszczenia w takie miejsce, do którego może udzielić dostępu.”. Aspekt ten stał się przedmiotem debaty na forum Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy, której implikacją była rezolucja wzywająca Rosję do zwrotu Polsce tego szczególnego materiału dowodowego⁶⁰⁰. W rozumieniu przytoczonych powyżej przepisów, szczątki statku powietrznego powinny zostać zwrócone państwu rejestracji niezwłocznie po 12 stycznia 2011 r., kiedy MAK zaprezentował swoje ustalenia i zakończył badanie⁶⁰¹.

Badanie po stronie polskiej zostało wznowione w dniu 4 lutego 2016 r. na podstawie § 28 ust. 1 rozporządzenia MON wobec ujawnienia nowych okoliczności i dowodów mogących mieć istotny wpływ na określenie przyczyn. Powołano wówczas decyzją Ministra Obrony

⁵⁹⁹ A. Kunert- Diallo, M. Żylicz, *Wstępna opinia w sprawie naruszenia postanowień Załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej przy badaniu katastrofy smoleńskiej przez MAK*, Warszawa, 14 stycznia 2011 r., 1436/AK/192/2010/11, archiwum KBWLLP.

⁶⁰⁰ Rezolucję poprzedziło szczegółowe postępowanie sprawdzające, które Rosja bojkotowała, odmawiając odpowiedzi na pytania. W efekcie wezwano FR do „bezzwłocznego przekazania Polsce wraku samolotu do dalszych badań oraz (...) do odpowiedniego zabezpieczenia wraku w sposób uzgodniony przez polskich ekspertów”. Por. Resolution 2246 (2018)1 oraz Doc. 14607, op. cit., s.7.

⁶⁰¹ Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK, s. 12.

Narodowej podkomisję do ponownego zbadania tego wypadku lub incydentu, która opublikowała raport z prac w dniu 11 kwietnia 2022 r.

Opisany kazus miał liczne konsekwencje prawne, a najwięcej wątpliwości wzbudził wybór podstawy prawnej do przeprowadzenia badania. Jak pokazano w drugim rozdziale, wobec statków powietrznych wojskowych, a takim właśnie był Tu-154M, nie istnieją powszechne reguły badania zdarzeń lotniczych z ich udziałem. Zdarzenie miało miejsce na terytorium Rosji, a więc państwa niebędącego członkiem NATO, dlatego nie można było posłużyć się normami STANAG. Stąd w przedstawionym stanie faktycznym istotną będzie analiza możliwości zastosowania polsko-rosyjskiego Porozumienia z 1993 r. oraz analogicznego skorzystania z regulacji właściwych lotnictwu cywilnemu - Konwencji chicagowskiej z Załącznikiem 13.

2.2 Przesłanki stosowania bilateralnego Porozumienia z 1993 r.

Porozumienie z 1993 r. wielokrotnie⁶⁰² nazywane jest mianem technicznego względem porozumienia z dnia 7 lipca 1993 roku o dwustronnej współpracy w dziedzinie wojskowej⁶⁰³. Relacje w dziedzinie obronności między państwami mają swoje oparcie w uprzednio zawartym, ratyfikowanym, traktacie o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy z 1992 roku, który w art. 5 ust. 4 przewidywał, że „strony w razie potrzeby mogą układać swoje stosunki, w innych sprawach z dziedziny wojskowości, na podstawie odrębnych umów”⁶⁰⁴. Dlatego ratyfikowany traktat o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, może być interpretowany jako ramowy, zaś Porozumienie o dwustronnej współpracy w dziedzinie wojskowej oraz Porozumienie

⁶⁰² Por. pismo Sekretarza stanu MON skierowane do Ministra SWiA w dniu 9 lipca 2010 r., nr wych. pisma 603/966/1101/10/JS, odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 7 września 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-5062(1)/10/JD.

⁶⁰³ Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej o dwustronnej współpracy w dziedzinie wojskowej podpisane 7 lipca 1993 roku, niepubl., (dalej jako: Porozumienie o współpracy w dziedzinie wojskowej). W preambule Porozumienia z 1993 r. poczynione zostało odwołanie w słowach „Ministerstwo Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwo Obrony Federacji Rosyjskiej, zwane dalej Stronami, widząc potrzebę uregulowania zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej obu państw, w nawiązaniu do Porozumienia między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej o dwustronnej współpracy wojskowej” podpisanego 7 lipca 1993 roku, uzgodniły co następuje (...)”.

⁶⁰⁴ Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, sporządzony w Moskwie dnia 22 maja 1992 r. (Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 291) ratyfikowany zgodnie z oświadczeniem rządowym z dnia 17 maja 1993 r. w sprawie wejścia w życie Traktatu między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, sporządzonego w Moskwie dnia 22 maja 1992 r. (Dz. U. Nr 61, poz. 292)

z 1993 r. można uznać za traktaty wykonawcze względem tego pierwszego. Traktaty wykonawcze, jako umowy drugiego stopnia, jak nazywa je J. Makowski, „swoją moc i istnienie czerpiąc w innym traktacie nie mogą wykroczyć poza ramy w nim nakreślone, a tym bardziej nie mogą stać z nim w sprzeczności, i dlatego, o ile tamten uprawomocnił się drogą aprobaty parlamentarnej, to umowa, która jest jego wykonaniem, może dojść do skutku drogą uproszczoną (...) uważa się bowiem, że Izby zatwierdzając traktat główny, dały niejako z góry swoje placet dla umów wykonawczych.”⁶⁰⁵. Pogląd ten ma znaczenie w kontekście kwestionowania mocy prawnej Porozumienia z 1993 r., jako traktatu nieratyfikowanego, co zostanie omówione w następnych akapitach.

Porozumienie z 1993 r., będące wynikiem wspomnianej wyżej delegacji Traktatu o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, pozostawało w mocy w dniu zdarzenia, wobec art. 14, który stanowi, że zawarte zostało na okres pięciu lat i ulega automatycznie przedłużeniu na kolejne okresy pięcioletnie, a jego wypowiedzenie może nastąpić w drodze pisemnego zawiadomienia drugiej strony. M. Żylicz słusznie skrytykował brak definicji „wojskowego statku powietrznego” w omawianym porozumieniu, jednak nie można zgodzić się z jego oceną, iż jest to przesłanką wyłączającą stosowanie porozumienia do omawianego przypadku⁶⁰⁶, dlatego że postanowienia tego aktu bilateralnego były używane w praktyce do statku powietrznego Tu-154M. Pszczółkowski jako remedium na brak definicji cytuje art. 1 Porozumienia z 1993 r., zgodnie z którym „zgłaszanie zapotrzebowań (planów lotów) i wykonywanie lotów wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej następować będzie zgodnie z międzynarodowymi przepisami ruchu lotniczego, prawem lotniczym obu państw oraz niniejszym porozumieniem”. Jego zdaniem jest to wskazówka interpretacyjna, bowiem „strony dały w tym zakresie pierwszeństwo swoim wewnętrznym porządkom prawnym”⁶⁰⁷, stąd należy przyjąć definicję polskiego prawa krajowego, zgodnie z którym lot Tu-154M był lotem wojskowym⁶⁰⁸.

Ponadto nie można pominąć faktu, że na podstawie art. 2 i 3 porozumienia Federacja Rosyjska wydała zgodę na przelot samolotu Tu-154M w jej przestrzeni powietrznej⁶⁰⁹. Było

⁶⁰⁵ J. Makowski, *Teoria i technika zawierania umów międzynarodowych*, Warszawa 1931, s. 15.

⁶⁰⁶ M. Żylicz, *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, op. cit., s.7.

⁶⁰⁷ P. Pszczółkowski, *Podstawy prawne badania przyczyn katastrofy smoleńskiej*, op. cit., s. 360.

⁶⁰⁸ Ibidem, s. 361.

⁶⁰⁹ Omawia to szczegółowo z odniesieniem do prawa lotniczego Federacji Rosyjskiej Załącznik nr 3 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Lot Tu-154M „101” W przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej. Analiza materiału dowodowego, s. 44-45, op. cit.

ono również stosowane do wykonywania lotów wojskowych statków powietrznych, ustalając bezpłatne przekazywanie danych o lotnisku, informacji meteorologicznych, wykorzystanie wojskowych środków nawigacyjnych, postój samolotów oraz dokonywanie odpłatnych usług eksploatacyjnych, czego doniosły przykład stanowi chociażby zastosowanie art. 8 porozumienia do zaopatrzenia w paliwo statku powietrznego Tu-154M w dniu 7 kwietnia 2010 roku oraz zaplanowane przed trasą powrotną tankowanie w dniu 10 kwietnia 2010 roku⁶¹⁰. Praktyka podejmowania czynności faktycznych na podstawie omawianego dokumentu stanowi dodatkową przesłankę jego obowiązywania i dowodzi niesłuszności twierdzeń o jego nieaktualności wobec zawarcia tej umowy jedynie na czas wycofywania się wojsk rosyjskich, a konkretnie regulacji ruchu lotniczego w pasie przygranicznym⁶¹¹.

Poprzez obowiązywanie aktu prawnego M. Muszyński rozumie „istnienie w obowiązującym, a więc mającym moc wiążącą, systemie prawnym”⁶¹². Akt prawny wyznacza wówczas „w sposób abstrakcyjny prawa, (wolność, uprawnienie, roszczenie lub kompetencje) i obowiązki (nakazy, zakazy) określonych podmiotów”⁶¹³. Porozumienie z 1993 r. obowiązując strony przewidywało w sytuacji zaistnienia zdarzenia obowiązek powołania wspólnej komisji, w której strony miały określone prawa i obowiązki wynikające z udziału. Natomiast stosowanie oznacza korzystanie przez uprawniony „organ państwa z upoważnienia, jakiego udziela mu obowiązująca generalno-abstrakcyjna norma prawna”⁶¹⁴.

Dlatego badając możliwość zastosowania w praktyce Porozumienia z 1993 r. do przedmiotowej sprawy, trzeba poczynić kilka obserwacji. Istotą tej regulacji jest wspólne prowadzenie badania „incydentów lotniczych, awarii i katastrof, spowodowanymi przez polskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej lub rosyjskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej” przez właściwe organy polskiej i rosyjskie. Ze strony Polski bezsprzecznie właściwym podmiotem jest KBWLLP, zaś po stronie rosyjskiej wskazuje się na upoważnienie Służby Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej zaangażowanej już w pierwszych godzinach po zdarzeniu, której miejsce po 13 kwietnia 2010 r. zajął

⁶¹⁰ Informacja z akt śledztwa, ibidem, s. 39.

⁶¹¹ Stanowisko byłego w-ce ministra ON urzędującego w czasie zawierania porozumienia, <https://www.rp.pl/wydarzenia/art15223291-co-mowi-lotnicze-porozumienie-polski-i-rosji-z-1993-roku> (dostęp 03.03.2022).

⁶¹² M. Muszyński, *Konstytucyjne granice bezpośredniego stosowania umowy międzynarodowej przez sądy w Polsce*, „Prokuratura i Prawo” 2023, nr 1, s. 7.

⁶¹³ Ibidem.

⁶¹⁴ Ibidem.

MAK. Naturalnie, w praktyce oznaczałoby to też wspólne przygotowanie oraz przegłosowanie raportu i zaleceń profilaktycznych.

Resort spraw zagranicznych interpretował art. 11 omawianego porozumienia, stwierdzając, że „wspólne wyjaśnienie nie musi oznaczać powołania wspólnego organu (np. wspólnej komisji)”⁶¹⁵ oraz że *de facto* było realizowane w 2010 r. przez „działania odrębne organów rosyjskich i polskich, zatem powinno być i jest realizowane poprzez ścisłą współpracę i współdziałanie między tymi organami (Komisja Badania Wypadków Lotniczych, Międzypaństwowa Komisja Lotnicza WNP)”⁶¹⁶. Zarówno wykładnia literalna, jak i funkcjonalna dowodzą błędnego rozumienia tego przepisu przez MSZ. W języku polskim słowo „wspólnie” zakłada wykonywanie czynności „przez wiele osób, razem z innymi”⁶¹⁷, stąd działanie dwóch odrębnych komisji, nie sposób nazwać „wspólnym”, gdy każda z nich, z mocy prawa krajowego, zachowuje niezależność badawczą, organizacyjną, kompetencyjną. Jak wiadomo z przebiegu badania zdarzenia z udziałem Tu-154M, wykonywanie jednakowych zadań przez dwie, niezależne komisje jest w praktyce niemożliwe. W przedmiotowej sprawie okazało się trudnym dokumentowanie czynności czy przeprowadzenie odczytu rejestratorów lotu, a zupełnie niemożliwym porozumienie co do treści raportu, który strona polska chciała, zgodnie z Załącznikiem 13 uzupełnić o swoje uwagi. Dokonując wykładni funkcjonalnej, to właśnie stworzenie w art. 11 Porozumienia z 1993 r. *lex specialis* względem ogólnej zasady właściwości państwa miejsca zdarzenia, miało służyć uregulowaniu innego, odmiennego od zasad właściwych dla lotnictwa cywilnego, trybu badania. Tryb zakładał badanie przez jeden organ, składający się ze specjalistów polskich i rosyjskich. W praktyce podobny zapis pochodzący z porozumienia bilateralnego między RP a Białorusią był egzekwowany poprzez powołanie wspólnej polsko-białoruskiej komisji w 2009 roku⁶¹⁸.

Wśród zasad przewidzianych w Porozumieniu z 1993 r. na wypadek zaistnienia incydentu lotniczego wymienić można:

- szybkie usunięcie skutków zdarzenia (pierwszy akapit art. 11),
- wymianę informacji w trybie pilnym (pierwszy akapit art. 11 *in fine*),

⁶¹⁵ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

⁶¹⁶ Ibidem.

⁶¹⁷ <https://sjp.pwn.pl/szukaj/wsp%C3%B3lnie.html> (dostęp 28.01.2023).

⁶¹⁸ Patrz punkt 4.4.

- przekazywanie informacji „za pośrednictwem Ambasady Federacji Rosyjskiej w Rzeczypospolitej Polskiej, a strona rosyjska za pośrednictwem Attaché Wojskowego Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej” (drugi akapit art. 11).

Ponadto w procesie badania strony mają zapewniony dostęp do „niezbędnych dokumentów z zachowaniem obowiązujących je zasad ochrony tajemnicy państwowej” (akapit trzeci art. 11), a w sytuacjach awaryjnych udzielana jest „niezbędna pomoc załogom wojskowych statków powietrznych” (akapit czwarty art. 11).

Bezdyskusyjnie Porozumienie z 1993 r. nie stanowi katalogu szczegółowego czy pozwalającego na przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego bez dalej idących uzgodnień między stronami. Był to jeden z argumentów przemawiających za odrzuceniem tego aktu prawnego w 2010 r., gdy przedstawiciele rządu RP stwierdzili: „porozumienie to nie określa żadnej procedury realizacji przepisu art. 11 i wymaga w tym zakresie szczegółowego uzupełnienia, w tym przede wszystkim poprzez określenie technicznych reguł postępowania dotyczących badania wypadków statków powietrznych.”⁶¹⁹. Uzupełniająco można przywołać pogląd M. Żylicza, wyrażony na potrzeby opinii dla RCL, stojącego na stanowisku, że porozumienie z 1993 r. nie tworzy podstawy badania z uwagi na brak uregulowania „jakichkolwiek procedur, trybu rozstrzygania spraw spornych”⁶²⁰. Ramowy charakter rozstrzygnięć podkreślano także w opinii prawnej sporządzonej dla KPRM w 2011 r., z podkreśleniem, że w sytuacji zastosowania porozumienia 1993 r. „niezbędne byłoby dodatkowe porozumienie stron co do zasad współpracy, sposobu postępowania, trybu podejmowania rozstrzygnięć, ich ostatecznego bądź nieostatecznego charakteru itd.”⁶²¹. Dodatkowo w szeregach KBWLLP dostrzegano, że porozumienie z 1993 r. nie daje podstawy do przesłuchiwania świadków - osób cywilnych⁶²². Również A. Konert czyniła zarzut Porozumieniu z 1993 r. wobec braku procedur realizacji wspólnego badania, szczególnie

⁶¹⁹ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10.

⁶²⁰ *Opinia prawna prof. M. Żylicza sporządzona na zamówienie RCL*, Warszawa, 18 lutego 2011 r., s. 5.

⁶²¹ Kancelaria prawna K&L Gates Jamka sp.k., *Opinia dotycząca instrumentów prawa międzynarodowego mogących znaleźć zastosowanie do dalszego postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M*, op. cit., s. 8.

⁶²² A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *Informacja o przebiegu prac Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego dotyczących katastrofy smoleńskiej*, 12 lipca 2010 r., archiwum KBWLLP.

„kwestii dotyczących badania szczątków, przesłuchiwania świadków, udziału ekspertów, postępowania z dowodami, dostępu do zapisów na nośnikach informacji itp.”⁶²³.

A. Kaczyńska niuansowała zasadę równości stron przewidzianą w porozumieniu z 1993 r. z zasadami współpracy, między państwem miejsca zdarzenia z innymi podmiotami, przewidzianymi przez Załącznik 13. Jej zdaniem brak reguły wartościującej lub przyznającej przywileje jednej stronie czy ustanawiającej pierwszeństwo w dostępie do wraku, jest niekorzystne dla praktyki badania zdarzeń lotniczych, w porównaniu z postanowieniami Załącznika 13⁶²⁴. Ponadto wśród wad Porozumienia z 1993 r. wymienia też brak odwołania do stosowania odpowiednich procedur badawczych, np. właściwych lotnictwu cywilnemu. Kolejno podkreśla, że w praktyce trudnym byłoby realizowanie uprawnień i kompetencji przedstawicieli organów badawczych „do zbierania informacji na obcym terytorium, prawa do przesłuchiwania świadków i uczestników zdarzenia, zbierania oświadczeń, dostępu do danych, ewidencjonowania dowodów, dostępu do miejsca zdarzenia, przejmowania części do dalszego badania, podejmowania decyzji o zakresie przeprowadzonych badań, prób, itp.”⁶²⁵. W związku z tym decydenci podnosili, że „ustanowienie wspólnej komisji oraz określenie zakresu i zasad jej działania wymaga zawarcia odrębnej umowy międzynarodowej zgodnej z wymogami ustawy z 14 kwietnia 2000 o umowach międzynarodowych”⁶²⁶.

Powyższe, częściowo słuszne argumenty⁶²⁷, można jednak zestawić z faktem, iż w dniu 10 kwietnia 2010 r. strony były związane innymi umowami międzynarodowymi, które normowały problematyczne obszary. Dla przykładu można wskazać umowę między Rządem RP a Rządem FR o wzajemnej ochronie informacji niejawnych z 2008 r.⁶²⁸ przewidującą zasady

⁶²³ A. Konert, *Ekspertyza nt. możliwości wyjaśniania okoliczności katastrofy statku powietrznego Tu- 154M nr 101 w dn. 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem przez organa Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie Porozumienia między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw sporządzonego w Moskwie 14 grudnia 1993 r.* Warszawa, 11.05.2011, SMM-481/11, s. 2.

⁶²⁴ Notatka A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, Warszawa, 2072/AK/192/2010/11, archiwum KBWLLP, s. 5.

⁶²⁵ Ibidem.

⁶²⁶ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez Sekretarza Stanu MSZ do MSWiA w dniu 5 października 2010 r. nr wych. pisma DPT 2113/26/10/112703/SM/114112.

⁶²⁷ Nie można przypisać słuszności twierdzeniom o konieczności zawarcia odrębnej umowy w trybie przewidzianym przez ustawę o umowach międzynarodowych, podczas gdy umowa w przedmiocie badania zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. została zawarta w sposób dalece nieformalny, a mimo to jest wiążąca w obrocie międzynarodowoprawnym.

⁶²⁸ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o wzajemnej ochronie informacji niejawnych, podpisana w Moskwie dnia 8 lutego 2008 r. Dz. U. z 2008 nr 217 poz. 1384.

przekazywania informacji (art. 5-6), wskazującą odpowiedzialne organy (art. 3) i środki, które mogą zostać przedsięwzięte w celu ochrony (art. 4), a także rozwiązania na wypadek naruszenia umowy czy konfliktów wynikających z jej stosowania (art. 11 i 12), a nawet kwestię rozliczeń kosztów wynikających z przetwarzania informacji niejawnych (art. 10). Takie ramy prawne mogły być przydatne dla przekazywania między państwami informacji z badania. Nadto, wobec braku szczegółowych regulacji między państwami, rozwiązaniem było analogiczne zastosowanie norm i zalecanych metod postępowania załącznika 13. Jako trzecie, alternatywne rozwiązanie, można było skorzystać z doświadczenia wspólnego badania przeprowadzonego niespełna rok wcześniej w sprawie białoruskiego myśliwca⁶²⁹.

Porozumieniu z 1993 r. odbierano też rangę aktu obowiązującego w relacjach między Polską i Rosją. Argument ten został już częściowo podważony wobec wykazania stosowania rzeczonyj umowy w praktyce lotniczej pomiędzy dwoma krajami. Drugą ważną przesłanką jest zastosowanie porozumienia *in casu* do badania zdarzenia w kraju. Otóż w uzasadnieniu decyzji o powołaniu KBWLLP⁶³⁰ zostały przywołane zapisy Porozumienia z 1993 r., które stanowiły podstawę do powołania tego organu. Co więcej zdaniem członków Komisji Lotnictwa Państwowego, Minister Obrony Narodowej wydał decyzję nie tylko ze względu na konieczności nadania formalnych ram po stronie polskich specjalistów, ale właśnie z intencją wskazania, że „badanie będzie prowadzone wspólnie przez obie strony - polską i rosyjską”⁶³¹.

Zgodnie ze stanem prawnym obowiązującym w dniu 10 kwietnia 2010 r. na podstawie § 6 ust. 2 rozporządzenia organizacyjnego z 2004 r. istniało fakultatywne upoważnienie dla KBWLLP do przeprowadzenia badania wypadków i poważnych incydentów⁶³² poza granicami RP z udziałem statków powietrznych lotnictwa państwowego w dwóch sytuacjach:

- 1) „jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo
- 2) jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania albo sam nie podjął badania”.

⁶²⁹ Patrz punkt 4.4 niniejszego rozdziału.

⁶³⁰ Decyzja Nr 130/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, op. cit.

⁶³¹ Notatka A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, op. cit., s.7.

⁶³² Zatem KBWLLP nie miała, co do zasady, uprawnień do przeprowadzenia badania incydentów poza granicami RP, co wiąże się z zasadą suwerenności

Niewątpliwie zdarzenie z udziałem polskiego statku powietrznego Tu-154M należało zakwalifikować jako wypadek wobec całkowitego zniszczenia samolotu oraz śmierci pasażerów i załogi, stąd warunek zaklasyfikowania zdarzenia lotniczego, do kategorii innej niż incydent, został spełniony.

Zatem potrzeba zbadać kolejne dwie przesłanki. Pierwsza z nich stanowi, że upoważnienie dla KBWLLP musi być przewidziane przez umowy lub przepisy międzynarodowe. Wobec takiego rozróżnienia założyć można, że intencją prawodawcy było nadanie uprawnień KBWLLP szeroko. Ustawodawca posługuje się konsekwentnie określeniem „umowy i przepisy międzynarodowe” począwszy od art. 3 ustawy prawo lotnicze, który w związku z art. 1 ust. 4 znajduje zastosowanie do lotnictwa państwowego, chociaż traktuje o „stosunkach prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego”. Jak zauważa J. Walulik „przez umowy międzynarodowe należy rozumieć w szczególności umowy w sprawie wzajemnego ruchu lotniczego państwowych statków powietrznych, ale także wszelkie porozumienia w sprawie konkretnego badania zawierane *ad hoc* na szczeblu rządowym lub resortowym. Przypadki drugi i trzeci dotyczą sytuacji, gdy zdarzenie zaistniało w obszarze właściwości organu państwa obcego.”⁶³³.

Wykładnię terminu „przepisy międzynarodowe” determinował art. 3 ust. 5 ustawy prawo lotnicze, zgodnie z którym były to:

- 1) wiążące⁶³⁴ uchwały organizacji międzynarodowych⁶³⁵ ustanowionych na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez ICAO załączniki ogłaszane poprzez oświadczenia rządowe w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz

⁶³³ J. Walulik, *Art. 140 [w:] „Prawo lotnicze. Komentarz”*, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, dostęp SIP Lex. Komentarz dotyczy art. 140 ust. 1b wprowadzonego po zdarzeniu z dnia 10 kwietnia 2010 r. przez art. 1 pkt 94 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. (Dz.U.11.170.1015), który wszedł w życie z dniem 18 września 2011 r. Można jednak odwołać się do jego treści, bowiem komentowany przepis brzmi podobnie do wcześniej obowiązującego zapisu rozporządzenia stanowiąc „Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest, albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze tej Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo jeżeli sam nie podjął badania”. Warto zauważyć, iż obecnie uprawnienie takie nie może wynikać z przepisów międzynarodowych zgodnie z literalną wykładnią zacytowanego przepisu, a jedynie z umów międzynarodowych.

⁶³⁴ Określenie „wiążące” wynika z brzmienia art. 3 ust. 2 ustawy prawo lotnicze.

⁶³⁵ Jak zauważył M. Żylicz ustawodawca używa niezbyt trafnie terminu „uchwały”, zamiast „prawa stanowionego przez organizacje międzynarodowe” w zgodności z art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, por. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, op. cit.

- 2) wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym ustanawiane w szczególności przez ICAO, ECAC, EUROCONTROL czy EASA, a wprowadzone do stosowania w drodze rozporządzenia.

Zważywszy na użycie określenia „w szczególności”, świadczącego o katalogu otwartym, można przypisać do tej drugiej kategorii wymagania międzynarodowe względem lotnictwa wojskowego ustanawiane przez NATO z zastrzeżeniem, że nie są one wprowadzane poprzez rozporządzenie, a poprzez normę obronną zatwierdzoną w drodze decyzji Ministra Obrony Narodowej.

Druga z przesłanek przewiduje delegację KBWLLP uprawnień do przeprowadzenia badania poczynioną przez „właściwy organ obcego państwa” bądź sytuację, w której organ właściwy miejscowo nie podjął badania. Cytowane rozporządzenie nie ustanawia trybu przekazania prawa do badania, ani nie definiuje określenia „właściwy organ obcego państwa”. Można zatem przyjąć, że jest to organ wyznaczony przez prawo krajowe państwa miejsca zdarzenia - stały bądź powołany *ad hoc*. Zaś „przekazanie uprawnień” może się odbyć w drodze porozumienia między polską KBWLLP, a właściwym organem albo w drodze umowy międzynarodowej czy porozumienia międzyresortowego. Wartościowo poznawcze było odwołanie się do doświadczeń organów badawczych właściwych lotnictwu cywilnemu, co zostało omówione w podpunkcie 1.3.

W tym miejscu natomiast trzeba wskazać, że powołanie KBWLLP⁶³⁶ odbyło się na mocy Porozumienia z 1993 r., zatem akt ten był „umową lub przepisem międzynarodowym” w rozumieniu ustawy prawo lotnicze. Mimo to liczni autorzy, jak i przedstawiciele organów administracji publicznej interpretowali Porozumienie z 1993 r. jako dokument pozbawiony „rangi umowy międzynarodowej, którego postanowienia powinny być wykonywane pomiędzy umawiającymi się stronami”⁶³⁷. Kolejnymi podnoszonymi aspektami był resortowy charakter porozumienia, brak przepisów o charakterze samowykonalności, a także niepodleganie procedurze ratyfikacji, wobec czego zdaniem MSWiA akt ten „nie stanowi wystarczającej podstawy prawnej do podejmowania skutecznych działań w sprawie tak wielkiej wagi”⁶³⁸.

⁶³⁶ Jak i też i późniejsze powołanie Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego w 2016 r.

⁶³⁷ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 7 września 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-5062(1)/10/JD.

⁶³⁸ Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD.

Już w punkcie 1.2 niniejszego rozdziału pokazano, że przywołane w powyższym akapicie okoliczności nie przesądzają o ważności umowy i nie odbierają Porozumieniu z 1993 r. waloru umowy międzynarodowej. K. Karski słusznie podniósł, że Porozumienie z 1993 r. „jest umową zawartą w trybie prostym, ma charakter oczywiście aktu, w przypadku kolizji nie przeważającego nad innymi aktami, natomiast jest aktem, który jako prawo międzynarodowe poprzez art. 9 Konstytucji jest włączony do obowiązku stosowania również przez polskie organy”⁶³⁹.

Wielokrotnie podnoszono, że porozumienie nie zostało wzięte pod uwagę przy wyborze podstawy prawnej ze względu na brak mocy wiążącej nieratyfikowanej umowy międzynarodowej. Przede wszystkim trzeba przypomnieć, że było podpisane w grudniu 1993 r., gdy obowiązywała jeszcze mała konstytucja z 1992 r., która nie zawierała norm określających miejsce prawa międzynarodowego w porządku prawnym⁶⁴⁰. Konstytucja z 1997 r. stwierdza w art. 9, że RP przestrzega wiążącego ją prawa międzynarodowego bez dywersyfikacji źródeł prawa międzynarodowego. Są zatem nimi umowy międzynarodowe, zwyczaj międzynarodowy, ogólne zasady prawa uznane przez narody cywilizowane oraz uchwały prawotwórcze organizacji międzynarodowych. Umieszczenie zasady w rozdziale I ustawy zasadniczej, pośród innych zasad ustrojowych podkreśla jej doniosłość. Bezpośrednim skutkiem art. 9 jest możliwość stosowania przez sądy, organy administracyjne i inne organy norm prawa międzynarodowego⁶⁴¹, a „dotyczy to w najszerszej mierze umów międzynarodowych niepodlegających ratyfikacji a więc umów rządowych i resortowych oraz prawa zwyczajowego”⁶⁴².

Trzeba jednak pamiętać, że to charakter norm zawartych w akcie prawnym przesądza o jego mocy prawnej, a nie „rodzaj metody wprowadzającej normy traktatowe do prawa polskiego”. Samowykonalność „polega na podejmowaniu wprost (bez pośrednictwa aktu wewnętrznego wykonawczego do umowy) na podstawie normy prawnomiędzynarodowej aktów stosowania prawa”. Zatem o samowykonalności umowy można mówić, gdy umowa taka „samodzielnie lub wspólnie z krajowym aktem prawnym tworzy podstawę orzeczenia sądowego lub decyzji administracyjnej”⁶⁴³. Jednak akty pozbawione samowykonalności mogą „określać

⁶³⁹ Wypowiedź prof. K. Karskiego na posiedzeniu zespołu parlamentarnego w dniu 12 maja 2011 r., stenogram, s. 46, https://orka.sejm.gov.pl/opinie6.nsf/nazwa/78_20110512/%24File/78_20110512.pdf (dostęp 15.10.2022).

⁶⁴⁰ M. Woźniak, op. cit., s. 42.

⁶⁴¹ *Ibidem*, s. 45.

⁶⁴² *Ibidem*, s. 46.

⁶⁴³ B. Kowalczyk, op. cit., s. 83-84.

szczegółową organizację lub porządek działania administracji”⁶⁴⁴, czego przykładem właśnie jest powołanie KBWLLP na podstawie Porozumienia z 1993 r.

Argumentację na rzecz Porozumienia z 1993 r. wzmacnia również zasada prawa międzynarodowego uznająca prym umowy bilateralnej przed umową wielostronną⁶⁴⁵. Zgodnie z zasadą *lex specialis derogat legi generali*, umowa dwustronna jest stosowana, z zastosowaniem umowy wielostronnej, jeżeli jest do niej skierowana dwustronnie lub gdy zastosowanie umowy wielostronnej jest korzystniejsze dla obu stron. Ta zasada specjalności odnosi się do przypadków, w których w określonej sprawie ma zastosowanie zarówno do umów wielostronnych, jak i dwustronnych. Jednocześnie nie ma przeszkód prawnych, aby oba kraje zawierały między sobą inne dwustronne i wielostronne porozumienia w celu uzupełnienia postanowień już zawartych w umowach w celu ułatwienia stosowania konwencji, ale nie w celu zmiany jej postanowień⁶⁴⁶.

Tym samym można zgodzić się z N. Wojtanowską, która konstatowała: „porozumienie polsko-rosyjskie z 1993 r. jest klasycznym aktem międzynarodowym zgodnym z prawem traktatów i nie należy postrzegać go jako mniej ważne zobowiązanie prawnomiędzynarodowe”⁶⁴⁷. Zdaniem autorki Porozumienie z 1993 r. mogło stanowić fundament do dalszych ustaleń między stronami, w tym do skorzystania przez wspólną komisję polsko-rosyjską z zasad Załącznika 13.

2.3 Przesłanki stosowania Załącznika 13

Drugim aktem, który rozpatrywano po 10 kwietnia 2010 r. jako możliwą podstawę prawną, był Załącznik 13. Jak objaśnia Zając „gdy dojdzie do wypadku samolotu państwowego (...) trzeba wówczas posiłkować się tym, co jest najlepsze, czyli konwencją chicagowską i załącznikiem nr 13”⁶⁴⁸, podobnie „tym co najlepsze” nazywa konwencję i Załącznik 13 T. Compa⁶⁴⁹. Taką argumentację przyjęli również przedstawiciele administracji państwowej,

⁶⁴⁴ P. Ruczkowski, *Nieratyfikowana umowa międzynarodowa jako źródło prawa administracyjnego*, PPP 2017, nr 12, s. 38.

⁶⁴⁵ D. Nešović, D. Jerotijević, *Role and Importance of International Agreements in Regulating International Relations in Modern Conditions*, „Ekonomika”, vol. 64, no. 3, 2018, str. 95.

⁶⁴⁶ Ibidem.

⁶⁴⁷ N. Wojtanowska, op. cit., s. 59.

⁶⁴⁸ G. Zając, *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, op. cit. s. 79.

⁶⁴⁹ T. Compa, J. Rajchel, op. cit. s. 134.

którzy kontrastując Porozumienie z 1993 r. z Konwencją chicagowską zauważali, że jest ona „dokumentem międzynarodowym, opartym o międzynarodowe doświadczenia i praktykę stosowania, o wadze znacznie bardziej odpowiadającej wadze tragedii pod Smoleńskiem niż dokument międzyresortowy nie precyzyjnych zapisów dotyczących zasad i procedur”⁶⁵⁰. Warto zatem przeanalizować kwestie prawne związane z możliwością zastosowania tego szczególnego dokumentu jakim jest Załącznik 13, a także zastosowania - bądź nie - samej Konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 31 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej dla celów interpretacji umowy międzynarodowej włącza się załączniki do tekstu umowy. W większości traktatów zawieranych przez społeczność międzynarodową znajduje się zapis o integralności aneksów, wykazów, załączników, protokołów czy deklaracji z traktatem⁶⁵¹. Przyjętą praktyką prawną jest to, że jeśli traktat zawiera załączniki, zwykle w tekście traktatu stwierdza się, że stanowią one integralną część umowy⁶⁵². Jednak załączniki do Konwencji chicagowskiej mają szczególny charakter prawny, przez co tworzą odmienny od zobowiązań zaciągniętych przez państwa-strony samej konwencji, stosunek prawny. W przypadku systemu chicagowskiego zarówno konwencja, jak i międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania uregulowane w załącznikach, używają słowa „powinien” (ang. *shall*), co odbiega od wspomnianej powszechniej praktyki legislacyjnej⁶⁵³. Już na etapie opracowywania *travaux preparatoires* Konwencji chicagowskiej podkreślano, że „aneksy nie mają mocy obowiązującej”⁶⁵⁴. Dlatego z czysto prawnego punktu widzenia można argumentować, że załączniki do Konwencji chicagowskiej, w tym utworzony na mocy art. 37 lit. k konwencji Załącznik 13, nie stanowią jej integralnej części oraz nie posiadają tej mocy, co przepisy umowne⁶⁵⁵. W praktyce natomiast, jak słusznie podnosi R. Abeyratne, należy rozważać załącznik jako część konwencji, co wynika chociażby z idei systemu chicagowskiego, którego głównym założeniem jest ustrukturyzowanie praktyki

⁶⁵⁰ Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD.

⁶⁵¹ U. Linderfalk, *On the Interpretation of Treaties. The Modern International Law as Expressed in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Springer Dordrecht 2007, s. 104-105.

⁶⁵² M. E. Villiger, *The Rules on Interpretation: Misgivings, Misunderstandings, Miscarriage? The ‘Crucible’ intended by the International Law Commission*, [w:] “The Law of Treaties”, E. Cannizzaro (red.), Nowy Jork 2011, s. 110.

⁶⁵³ R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, op. cit., s. 422.

⁶⁵⁴ Ibidem.

⁶⁵⁵ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, op. cit., s. 111.

regulacyjnej w zakresie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi powietrznej⁶⁵⁶, a które to kompetencje zostały zastrzeżone w art. 54 Konwencji dla Rady ICAO.

Jednocześnie konwencja przewiduje w art. 38 możliwość uchylecia się od przestrzegania SARP. Mianowicie każde państwo, które uzna za niewykonalne przestrzeganie SARP lub które przyjmuje przepisy odmienne od załączników, niezwłocznie powiadamia ICAO o różnicach. Rada jest wówczas zobowiązana do natychmiastowego powiadomienia innych państw o takiej niezgodności. Tak więc, jeśli państwo złoży sprzeciw w odpowiednim czasie z powodu niewykonalności zgodności, może odrzucić załącznik w całości lub w części⁶⁵⁷. Zdaniem P. Dempsey'a czyni to SARP jedynie *soft law*, ponieważ SARP trudno uznać za wiążące, jeśli państwa mogą je odrzucić na podstawie subiektywnego samostanowienia, że normy te byłyby „niepraktyczne w przestrzeganiu” w ich porządku krajowym⁶⁵⁸. Na tym samym stanowisku stoi Z. Galicki wobec trybu powstawania i wprowadzania zmian w SARP w systemie „*contracting-out*”⁶⁵⁹. W efekcie członkowie ICAO nie mają obowiązku stosowania w pełni zaleceń, ani ujednolicania z nimi przepisów krajowych. Należy zgodzić się z I. Kraśnicką, że jest to rozwiązanie poprawne, zważywszy na przedstawicielski charakter Rady ICAO, w której zasiadają jedynie reprezentanci wybranej grupy państw⁶⁶⁰.

Pozostaje jeszcze poczynić słowo komentarza odnośnie do statusu Załącznika 13 w krajowym porządku prawnym. Jeśli państwo przyjmuje SARP jest zobowiązane do jego implementacji, według własnych reguł, która w przypadku Polski odbywa się odmiennie od implementacji samej Konwencji⁶⁶¹. Teksty załączników ICAO są sukcesywnie ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC. Nie oznacza to jednak, automatycznego włączenia ich do prawa polskiego, co dokonuje się w trybie przewidzianym w art. 3 ust. 4 ustawy prawo

⁶⁵⁶ R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, op. cit., s. 422

⁶⁵⁷ R. Abeyratne, *Regulation of Commercial Space Transport*, seria SpringerBriefs in Law, Springer 2015, s. 146-147.

⁶⁵⁸ P. Dempsey, *Public International Air Law*, op. cit. s. 76.

⁶⁵⁹ Z. Galicki, *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, op. cit., s. 5.

⁶⁶⁰ Jest to stan odmienny od funkcjonującej na mocy Konwencji paryskiej Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, w której zasiadali przedstawiciele wszystkich państw-stron konwencji. W Radzie ICAO zasiada jedynie około 20 procent wszystkich członków, dlatego każde państwo-strona Konwencji chicagowskiej zachowuje „możliwość podejmowania ostatecznych decyzji w procedurze uchwalania reguł standaryzujących”. Por. I. Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej...*, op. cit., s. 143-145.

⁶⁶¹ M. Miszczyk-Suchanek, *Implementacja Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r.*, „Ius Novum”, Tom 11 (2017), Nr 1, s. 124.

lotnicze przy udziale ministra właściwego do spraw transportu, który „może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez: 1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego”. Dopiero w wyniku tej czynności legislacyjnej, stają się przepisami międzynarodowymi w rozumieniu art. 3 ust. 5 ustawy prawo lotnicze.

Powyższa analiza pokazuje, że Załącznik 13 może być stosowany „samodzielnie”, odrębnie od postanowień samej konwencji, co pozwala również na korzystanie z jego reguł do dochodzenia w sprawie przyczyn zdarzenia z udziałem państwowego statku powietrznego. Z samej przedmowy do Załącznika 13 wynika możliwość zastosowania procedur w nim określonych w do badań wypadków, które nie podlegają przepisom art. 26 Konwencji, stanowiąc: „załącznik może dotyczyć każdej istotnej kwestii, niezależnie od tego czy jest ona wyraźnie uregulowana w artykule 26 lub w jakimkolwiek innym artykule Konwencji”⁶⁶². Interpretację taką potwierdza również ICAO, w swojej analizie dotyczącej wykładni pojęcia innych niż cywilne statków powietrznych, podkreśla, że do państwa należy rozstrzygnięcie kwestii ewentualnego stosowania standardów Załącznika 13, a sama klasyfikacja statku powietrznego nie jest decydująca „czy dane państwo, wykonując swoją suwerenność, podda ten statek powietrzny i/lub jego załogę cywilnym lub wojskowym prawom i przepisom. W praktyce państwa zwykle stosują zasady i procesy wojskowe wyłącznie do wojskowych statków powietrznych i personelu.”⁶⁶³.

Jednocześnie trzeba podkreślić, że postanowienia Załącznika 13 noszą charakter zaleceń, wobec których nie ma możliwości skutecznej egzekucji, a państwo rejestracji pozostaje jedynie „obserwatorem”⁶⁶⁴, któremu „powinno się” umożliwić udział w badaniu, co zdaniem G. Górskiego⁶⁶⁵ stanowi jedną z największych wad przyjęcia Załącznika 13 jako podstawy badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r. Ten aspekt mógł być jednak doprecyzowany bądź zmieniony w drodze porozumienia, które zawarto ustalając czy stosuje się Załącznik 13 samodzielnie, czy analogicznie wraz z Porozumieniem z 1993 r.

⁶⁶² Załącznik 13, s. 10.

⁶⁶³ *Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego*, op. cit., s. 9-10.

⁶⁶⁴ O ile nie zostanie mu przekazane badanie w całości.

⁶⁶⁵ T. Jasudowicz, G. Górski, op. cit., s. 15.

Nie ma wątpliwości, że załącznik nie mógł być zastosowany wprost, a jedynie analogicznie, ze względu na okoliczność wojskowego statusu Tu-154M.

Rozważania w przedmiocie charakteru prawnego Załącznika 13 będą miały swoje praktyczne zastosowanie w kolejnym podpunkcie, gdzie autorka podejmuje próbę ustalenia czy strony zobligowały się do związania jedynie treścią Załącznika 13, czy też i Konwencją chicagowską w zakresie badania zdarzenia z udziałem Tu-154M.

3. Aspekty formalnoprawne bilateralnej umowy międzynarodowej dotyczącej badania przyczyn zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego Tu-154M

Przystępując do analizy prawnej umowy międzynarodowej zawartej *ad hoc* do badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r. należy sformułować trzy płaszczyzny badawcze:

- 1) w jaki sposób została zawarta umowa międzynarodowa i czy przesądza to o jej mocy wiążącej;
- 2) jak interpretować umowę pod względem motywów, którymi kierowały się strony;
- 3) jaka była treść uzgodnień szefów rządów dwóch państw.

3.1 Strony umowy

W przypadku zdarzenia dotyczącego samolot wojskowy państwa mogą umówić się, czy będą stosowały reżim Konwencji chicagowskiej, Załącznika 13, czy też będzie między nimi obowiązywała umowa dwustronna, lub też będą stosować inne zasady, które nie są określone w międzynarodowym prawie lotniczym⁶⁶⁶. Badanie zdarzeń lotniczych jest domeną państwa, które wyznacza do tego zadania odpowiednie organy. Zasada została zdefiniowana w art. 26 Konwencji chicagowskiej, jak i dokumentach właściwych lotnictwu wojskowemu - np. pkt 2.7 STANAG 3531. Stąd właściwą decyzję podejmują uprawnione konstytucyjne organy państwa, posiadające zdolność traktatową. W imieniu państwa bez pełnomocnictwa w stosunkach zewnętrznych działają organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 Konwencji wiedeńskiej: głowa państwa, szef rządu i minister spraw zagranicznych⁶⁶⁷. W przedmiotowej sprawie umowa

⁶⁶⁶ G. Zajac, *Rules and procedures of accident investigation in civil aviation*, op. cit., s. 44.

⁶⁶⁷Konwencja wiedeńska przewiduje również w art. 7 ust. 1 takie uprawnienie dla innych osób reprezentujących państwo „gdy chodzi o przyjęcie lub poświadczenie autentyczności tekstu traktatu lub wyrażenie zgody państwa na związanie się traktatem, jeżeli:

została zawarta między Prezesem Rady Ministrów RP a Przewodniczącym Rady Ministrów FR, a jej stronami stała się Rzeczpospolita Polska - jako państwo rejestracji statku powietrznego Tu-154M oraz Federacja Rosyjska - jako państwo miejsca zdarzenia.

3.2 Forma i sposób zawarcia umowy

Wśród aspektów formalnoprawnych trzeba zgłębić kwestię sposobu związania się umową. W praktyce zawierania umów międzynarodowych zwraca się uwagę na fakt, iż procedura nie została sformalizowana, a stronom pozostawiono „swobodę określenia znaczenia dokonywanej przez siebie czynności prawnej”⁶⁶⁸. W oczywisty sposób obowiązująca Konwencja wiedeńska porządkuje te zasady, jednak często to prawo krajowe rozstrzyga o technice zawierania umów, jak też i o odpowiedzialności organu krajowego. Stąd podczas gdy ważność związania się daną umową jest oceniana w świetle prawa międzynarodowego, odpowiedzialność polityczna czy karna danego organu staje się przedmiotem prawa krajowego.

Wiadomo, że na etapie negocjacji czy uzgodnienia projektu umowy - o ile takowe etapy miały miejsce *in casu* - premier RP nie zasięgał „opinii prawnej dotyczących ustalenia, w oparciu o jakie procedury powinny być badane okoliczności katastrofy samolotu Tu-154M”⁶⁶⁹. Podobnie „służby prawne MSZ nie były włączone do analizy prawnej różnorodnych aspektów katastrofy w Smoleńsku. Zgodnie z posiadanymi informacjami obowiązek sporządzenia stosownych analiz prawnych powierzony został Rządowemu Centrum Legislacji”⁶⁷⁰, z czego sporządzono notatkę, której ciężko przypisać miano analizy prawnej pozwalającej na rozstrzygnięcie w przedmiocie wyboru podstawy prawnej⁶⁷¹.

Nieco więcej światła na proces decyzyjny rzuca informacja z MSWiA: „niezwłocznie po uzyskaniu informacji o katastrofie samolotu pod Smoleńskiem w dniu 10 kwietnia 2010 roku z Prezydentem RP oraz innymi osobami na pokładzie, Prezes Rady Ministrów

a) przedstawi ona odpowiednie pełnomocnictwo albo

b) z praktyki odnośnych państw lub z innych okoliczności wynika, że miały one zamiar uważać daną osobę za reprezentującą państwo w tych celach i zwolnić z przedkładania pełnomocnictw”.

⁶⁶⁸ A. Wyzomska, op. cit., s. 121.

⁶⁶⁹ Pismo Szefa KPRM skierowane do Prokuratury Okręgowej w dniu 15 września 2011 r., nr wych. DP.5020-47(K)/11.

⁶⁷⁰ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

⁶⁷¹ Notatka nt. sposobu ustalania procedury właściwej do badania katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem - kopia z zasobów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, autorstwa M. Berka, 14.05.2010 r.

Pan Donald Tusk zwołał nadzwyczajne posiedzenie Rady Ministrów. We właściwych resortach w trybie pilnym przeprowadzono analizy trybu i procedury postępowania w zaistniałych okolicznościach. Analizie poddano zarówno zapisy Załącznika 13 Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.), jak też Porozumienia między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw z dnia 14 grudnia 1993 roku.⁶⁷² Z analiz, które wówczas przeprowadzono nie zachowały się jednak notatki robocze, ani żadne ustalenia, zaś wszelkie zewnętrzne opinie prawne, analizujące podstawy prawne badania zdarzenia z 10 kwietnia 2010 r. na zamówienie organów administracji państwowej, były irrelewantne wobec tego, że powstały *post factum* - w okresie od maja 2010 r. do czerwca 2011 r., czyli po zawarciu umowy między premierami Polski i Rosji.

Zatem umowa nie została poddana procedurze przewidzianej w ustawie o umowach międzynarodowych. Niewątpliwie należy się zgodzić z opinią Z. Galickiego, że umowę zawarto „w sposób dalece niesformalizowany”⁶⁷³. M. Żylicz dowodził: „(...) badanie okoliczności i przyczyn wypadku (badanie lotnicze) zostało poddane - na mocy półformalnego porozumienia obu rządów - zasadom i procedurom określonym w załączniku 13 konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”⁶⁷⁴. Jednocześnie zaznaczył, że porozumienie „niedokonane w klasycznej pisemnej formie” zachowuje wiążącą moc⁶⁷⁵. Rodzi się zatem pytanie w jakim trybie została zawarta oraz czy nieformalny sposób zawarcia faktycznie nie wpływa na jej moc obowiązującą. Rozważyć należy dwie możliwości trybu, w jakim doszło do zaciągnięcia zobowiązań przez strony:

- 1) akt jednostronny;

⁶⁷² Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD.

⁶⁷³ Z. Galicki, *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, op. cit., s. 8.

⁶⁷⁴ M. Żylicz, *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, PiP 2011, nr 4, s. 4. Jest to głos istotny, bowiem prof. Żylicz wypowiada się nie tylko jako teoretyk, ekspert prawa lotniczego. M. Żylicz był członkiem KBWLLP badającej przedmiotowe zdarzenie lotnicze w latach 2010-2011, stąd jako prawnik miał wiedzę o rodzaju zawartej umowy i sposobie jej wykonywania.

⁶⁷⁵ Ibidem.

2) umowa ustna.

Akt jednostronny

Istnieją liczne przekazy wskazujące na fakt, że do zaciągnięcia zobowiązania w przedmiocie zbadania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r. doszło przez akt jednostronny wyrażony przez Federację Rosyjską, a zaaprobowany przez stronę polską. Odnotować w tym miejscu trzeba typowy przykład aktu jednostronnego sformułowany przez P.-M. Dupuya, gdzie akt przyjmuje postać „jednostronnej inicjatywy mającej na celu prezentację stanowiska odnośnie do sytuacji faktycznej, w celu wykonania, potwierdzenia lub zrzeczenia się prawa”⁶⁷⁶. Stąd cechą charakterystyczną aktów jednostronnych jest zmiana stosowania reżimu prawnego⁶⁷⁷, co nastąpiło w bieżącym przypadku, gdy Rosja odstąpiła od stosowania Porozumienia z 1993 r. w miejsce postanowień Załącznika 13.

Dowodzi tego stwierdzenie zawarte w notatce Rządowego Centrum Legislacji (RCL) dotyczące procesu decyzyjnego przy wyborze podstawy prawnej: „(...) przybywający na miejsce zdarzenia polscy specjaliści informowani byli, iż po stronie rosyjskiej działania podjęła komisja wojskowa, która miała prowadzić prace wg procedury opisanej w tzw. Konwencji Chicagowskiej, a przede wszystkim w Załączniku nr 13 do Konwencji. Skutkowało to podjęciem współpracy ze stroną rosyjską, w tym właśnie reżimie prawnym. 13 kwietnia władze Federacji Rosyjskiej podjęły decyzję o ustanowieniu cywilnej Komisji badającej wypadek, przy utrzymaniu jako podstawy w pracach tej komisji tzw. Konwencji chicagowskiej oraz Załącznika nr 13. (...) władze Federacji Rosyjskiej ogłosiły następnie o zmianie charakteru komisji badającej wypadek z „wojskowej» na «cywilną», przy utrzymaniu jako podstawy w pracach komisji tzw. Konwencji Chicagowskiej oraz Załącznika nr 13”⁶⁷⁸.

Taką interpretację potwierdza też stanowisko przekazane przez szefa KPRM, które stanowi: „Badanie (...) zgodnie z decyzją władz rosyjskich zostało zlecone MAK ze wskazaniem Załącznika 13 (...). Decyzja taka została przekazana Przewodniczącej MAK Pani Tatianie Anodinie w formie dokumentu datowanego na dzień 13 kwietnia 2010 r.,

⁶⁷⁶ P. Saganek, *Akty jednostronne państw w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2010, s. 61.

⁶⁷⁷ W. Czaplński, A. Wyrozumska, op. cit., s. 152.

⁶⁷⁸ Notatka nt. sposobu ustalania procedury właściwej do badania katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem - kopia z zasobów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, autorstwa M. Berka, 14.05.2010 r.

podpisanego przez Premiera Federacji Rosyjskiej Pana Władimira Putina”⁶⁷⁹. I dalej sugeruje, że Polska pozostała bierna wobec „przyjęcia przez stronę rosyjską takiego trybu postępowania”⁶⁸⁰, a decyzja Rosji tym samym umożliwiła „stronie polskiej wyznaczenie akredytowanego przedstawiciela naszego Kraju wraz z grupą ekspertów (doradców), którzy korzystając z uprawnień zagwarantowanych w treści Załącznika 13 powinni mieć zapewnione uczestnictwo we wszystkich etapach badania katastrofy prowadzonego przez MAK”⁶⁸¹.

Podobnie według pisma przewodniczącej MAK „premier Federacji Rosyjskiej - Przewodniczący Komisji Państwowej W. Putin postanowił, że dochodzenie (...) będzie prowadzone przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) zgodnie z regułami i standardami międzynarodowymi zawartymi w Załączniku 13 do Konwencji międzynarodowym lotnictwie cywilnym”⁶⁸².

Na podstawie orzecznictwa i doktryny, stworzony został katalog warunków, które musi spełnić jednostronny akt oświadczenia woli by został uznany za skuteczny⁶⁸³. Po pierwsze akt musi pochodzić od państwa - a dokładniej od jego właściwych organów⁶⁸⁴, co w przedmiotowej sprawie zostało spełnione, wobec decyzji podjętej przez szefa rosyjskiego rządu, który był przewodniczącym komisji powołanej *ad hoc* do zbadania zdarzenia z udziałem Tu-154M. Po drugie jego treść i cel aktu nie mogą być sprzeczne z prawem międzynarodowym⁶⁸⁵. Treścią aktu było zastosowanie w analogiczny sposób konwencji stosowanej w lotnictwie cywilnym do przypadku z lotnictwa wojskowego, co *per se* nie jest niezgodne z prawem międzynarodowym. Wątpliwości jednak można podnieść odnośnie do celu, w jakim takie zastosowanie konwencji miało miejsce. Oceniając z perspektywy czasu zaniedbania MAK i służb rosyjskich, których dopuszczały się już od pierwszych godzin po zdarzeniu, można przyjąć, że celem FR było stworzenie nierówności - jako państwa miejsca zdarzenia - w miejsce równoprawnego działania wspólnej komisji w świetle Porozumienia z 1993 r. Ostatnim warunkiem jest wyrażenie intencji

⁶⁷⁹ Odpowiedź Przewodniczącego KBWLLP skierowana do W-ce Marszałka Senatu RP w dniu 29 marca 2011 r., nr wych. L.dz.1789/AK/192/2010/11, s. 1.

⁶⁸⁰ Ibidem.

⁶⁸¹ Ibidem.

⁶⁸² Pismo przewodniczącej MAK do Ministra Obrony Narodowej RP dnia 19 kwietnia 2010 r., nr wchodzący 4714/10 z archiwum KBWLLP.

⁶⁸³ Por. W. Czaplinski, A. Wyrozumska, op. cit., s. 155-156, a także J. Kolasa, *The legal character of a unilateral state act*, [w:], „The Nature of Source in International Legal Order”, red. J. Kolasa, Wrocław 2017, s. 13, publikacja elektroniczna.

⁶⁸⁴ P. Saganek, op. cit., s. 138.

⁶⁸⁵ Ibidem, s. 68.

państwa⁶⁸⁶ w sposób jasny i jednoznaczny⁶⁸⁷, w formie dostępnej dla adresatów⁶⁸⁸. Warunek został spełniony w obliczu przesłania do Polski zarządzenia o wyznaczeniu komisji MAK, gdzie przywołano zapisy Załącznika 13. Dokument został przesłany do Ministra Obrony Narodowej, który był właściwym adresatem takiej deklaracji⁶⁸⁹.

Pozostaje do rozstrzygnięcia jeszcze kwestia istoty aktów jednostronnych, które chociaż formalnie mają charakter jednostronny, to jak stwierdził MTS „tworzą sieć zobowiązań bilateralnych, których stronami są państwa, które uprzednio złożyły takie deklaracje”⁶⁹⁰. Zdaniem A. Wyrozumskiej mylnym jest interpretowanie takich aktów jako uproszczonej formy traktatu, należy raczej utożsamiać je z „innym sposobem powstania zobowiązania międzynarodowego”⁶⁹¹. Akt ten odróżnia od umowy ustnej brak wzajemności, bowiem państwo nakłada na siebie zobowiązanie, z którego druga strona korzysta fakultatywnie⁶⁹². Jak głosi W. Bernhardt, dopiero wyraźna akceptacja lub przyjęcie przez inny podmiot prawa międzynarodowego, sprawia że akt jednostronny może być traktowany jako umowa międzynarodowa⁶⁹³.

W analizowanej sprawie wskazuje się, że chociaż akt ten był wynikiem decyzji władz rosyjskich, to spotkał się on z akceptacją strony polskiej⁶⁹⁴. Jak twierdzi K. Widdows warunkiem *sine qua non* porozumienia jest osiągnięcie konsensusu *ad idem* między stronami, z czym polemizuje S. Davidson podając przykład wspomnianej sprawy Wschodniej

⁶⁸⁶ E. Kassoti, *Interpretation of Unilateral Acts in International Law*, “Netherlands International Law Review”, 69/2022, s. 301.

⁶⁸⁷ Ibidem, s. 300.

⁶⁸⁸ Jednocześnie warto zaznaczyć, że prawo międzynarodowe nie narzuca szczególnej postaci dla wywołania skutków prawnych przez akt jednostronny, stąd dopuszczalne jest wyrażenie intencji w sposób ustny, jak orzekł MTS w sprawie testów nuklearnych w 1974 r., zob. W. Czaplinski, A. Wyrozumska, op. cit., s. 155.

⁶⁸⁹ Pismo przewodniczącej MAK do Ministra Obrony Narodowej RP dnia 19 kwietnia 2010 r., nr wchodzący 4714/10 z archiwum KBWLLP.

⁶⁹⁰ Sprawa Nikaragua przeciwko USA z 1984 r., por. A. Wyrozumska, op. cit., s. 46.

⁶⁹¹ Ibidem, s. 47.

⁶⁹² M. Muszyński, *Państwo w prawie międzynarodowym*, Bielsko-Biała 2012, s. 266.

⁶⁹³ Ibidem, s. 48.

⁶⁹⁴ T. Compa, J. Rajchel, op. cit. s. 134.

Grenlandii⁶⁹⁵, sprawy testów nuklearnych⁶⁹⁶, w których MTS uznał moc wiążącą jednostronnych oświadczeń złożonych na forum publicznym przez państwa, z zamiarem stworzenia stosunków prawnych na mocy prawa międzynarodowego. O ile kasus Wschodniej Grenlandii można zinterpretować jako zawarcie traktatu ustnego ze względu na możliwy do zidentyfikowania element wzajemności w złożonej obietnicy, nie jest to wystarczająco przekonujące wyjaśnienie w przypadku sprawy testów jądrowych, w której taki element nie był widoczny⁶⁹⁷. MTS orzekł przy okazji kasusu testów nuklearnych, że oświadczenie musi być złożone publicznie oraz z intencją związania się jej postanowieniami, nawet jeśli nie zostało wygłoszone w związku z prowadzonymi negocjacjami. Dopiero wówczas deklaracja ma charakter zobowiązania prawnego, a państwo jest od tej chwili prawnie zobowiązane do postępowania zgodnego z deklaracją. W tych okolicznościach, aby deklaracja stała się skuteczna, druga strona nie musi wykonywać żadnych działań o charakterze *quid pro quo*. Oznacza to, że druga strona nie jest zobowiązana ani do późniejszego przyjęcia deklaracji, ani nawet do jakiegokolwiek odpowiedzi lub reakcji innych państw, ponieważ taki wymóg byłby sprzeczny ze ściśle jednostronnym charakterem aktu prawnego.

Pojawia się zatem wątpliwość czy Polska wyraziła akceptację lub jasno przyjęła akt jednostronny Rosji. Analiza źródeł wskazuje, że mogła to być zgoda konkludentna, o czym świadczyć może stanowisko szefa KRPM: „zgodnie ze zwyczajowym prawem międzynarodowym, zgoda państw może być wyrażona w różnej formie, w tym także przez wspólne zgodne działanie”⁶⁹⁸. W notatce zachowanej w Ministerstwie Sprawiedliwości, której

⁶⁹⁵ Kasus dotyczył sporu między Danią a Norwegią o przynależność terenów Wschodniej Grenlandii. Deklaracja, którą minister spraw zagranicznych wydał 22 lipca 1919 roku w imieniu rządu norweskiego, na pytanie o gotowość poszanowania pełni władztwa duńskiego w przestrzeni wschodniej Grenlandii przez Norwegię, była zdecydowanie twierdząca: „Powiedziałem dziś ministrowi duńskiemu, że rząd norweski nie będzie czynił żadnych trudności w załatwieniu tej sprawy”. Trybunał stwierdził poza wszelką dyskusją, że odpowiedź tego rodzaju udzielona przez Ministra Spraw Zagranicznych, w imieniu jego rządu, na wniosek przedstawiciela dyplomatycznego obcego mocarstwa, w odniesieniu do kwestii leżącej w jego prowincji, jest wiążące dla kraju, do którego należy Minister. „Collection of Judgments, Orders and Advisory Opinions (from 1931)”, Series A/B, nr 53, s. 22, dostępny na <https://www.icj-cij.org/pcij-series-ab> (dostęp 27.02.2023).

⁶⁹⁶ W 1974 r. Australia i Nowa Zelandia złożyły wnioski do MTS domagając się zaprzestania prób jądrowych prowadzonych przez Francję na południowym Pacyfiku. Podczas gdy sprawa była w toku, francuski rząd ogłosił, że zakończył serię testów i nie planuje kolejnych testów. Decydując o oddaleniu skarg, Trybunał wziął pod uwagę znaczenie oświadczeń władz francuskich.

⁶⁹⁷ S. Davidson, *Introduction*, [w:] “The Law of Treaties”, S. Davidson, Routledge 2016, s. 16.

⁶⁹⁸ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10. Jest to stanowisko poparte doktryną, por. M. J. Lister, *The Legitimizing Role of Consent in International Law*, „Faculty Scholarship at Penn Law”, 317/2011, s. 663-691.

treść jest niemal identyczna z przytaczaną już notatką z RCL, znajduje się zapis „na spotkaniu w dniu 16 kwietnia 2010 r. u Prezesa Rady Ministrów, w obecności szefów właściwych ministerstw oraz służb, potwierdzono, iż właściwą podstawą prawną dla postępowania prowadzonego w celu ustalenia przyczyn katastrofy jest Konwencja Chicagowska oraz Załącznik 13. Stwierdzono także brak celowości podejmowania postępowania w trybie, który miałby zostać ustalony na podstawie porozumienia Ministra Obrony Narodowej RP i Ministra Obrony Narodowej FR z dnia 7 lipca 1993 r.”⁶⁹⁹. Skoro decyzja strony rosyjskiej została podjęta w dniu 13 kwietnia 2010 r., a strona polska potwierdziła ją dopiero 16 kwietnia 2010 r. w relacjach wewnętrznych - w swojej administracji, oznacza to, że przez trzy dni badanie toczyło się przy milczącej zgodzie Polski.

Zdaniem P. Daranowskiego wyrażenie zgody w takiej formie milczącej zgody mieści się w zakresie przedmiotowym art. 11 Konwencji wiedeńskiej, który przewiduje, że „zgoda państwa na związanie się traktatem może być wyrażona przez podpisanie, wymianę dokumentów stanowiących traktat, ratyfikację, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie albo w jakikolwiek inny uzgodniony sposób”⁷⁰⁰. Do podobnych wniosków dochodzi P. Saganek podając przykład milczącego przyjęcia przez pozostałe strony złożonego zastrzeżenia do traktatu, czyli aktu jednostronnego państwa, przewidzianego w art. 20 ust. 5 Konwencji wiedeńskiej⁷⁰¹. Nie inaczej kwestia ta jest interpretowana w orzecznictwie. W sprawie Nikaragui przeciwko Hondurasowi z 1999 r., MTS orzekł, że dowód na istnienie zgody dorozumianej musi być „nie do odrzucenia”⁷⁰². W przedmiotowej sprawie dowodem takim może być wspólne działanie organów. Rosyjska komisja prowadząca oględziny na miejscu zdarzenia, dopuściła w charakterze obserwatorów (później w roli akredytowanego i doradców), członków polskiej komisji już 10 kwietnia 2010 r.

Co więcej, w analizowanym kazusie nie tylko strona rosyjska nałożyła na siebie zobowiązania, wynikające z Załącznika 13, ale też strona polska - jako państwo rejestracji - zastosowała się do tych postanowień, na przykład w zakresie dostarczania dokumentacji oraz

⁶⁹⁹ Notatka nt. sposobu ustalania procedury właściwej do badania katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem - kopia z zasobów Ministerstwa Sprawiedliwości.

⁷⁰⁰ P. Daranowski, *Polish-Russian agreement from 1993, its omission in the forming of the process of investigation on the causes of Polish Air Force TU-154 crash in Smolensk and the formula of establishing the agreement between the governments of the Polish Republic and Russian Federation on the investigation on its causes according to the rules of the Chicago Convention from 1944*, op. cit., s. 57

⁷⁰¹ P. Saganek, op. cit. S. 178, 185-186.

⁷⁰² ICJ, *Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Summary of the Judgment of 8 October 2007, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/120/14077.pdf> (dostęp 17.08.2022)

informacji o załodze i statku powietrznym (punkt 4.6 Załącznika 13), czy w kwestii przekazania uwag do raportu (punkt 6.3 Załącznika 13). Dlatego, obok problematyki jednostronnej deklaracji Rosji z dorozumianą akceptacją Polski, trzeba rozważyć również zawarcie dwustronnej umowy ustnej *sensu stricto*.

Umowa ustna

Istnienie umowy międzynarodowej, zawartej nieformalnie, zakłada stanowisko szefa KPRM, który wygłosił opinię, że chociaż zgodnie z art. 3 Konwencji chicagowskiej, przepisy tej konwencji nie mają bezpośredniego zastosowania do państwowych statków powietrznych, to żaden z przepisów tej konwencji nie uniemożliwia zastosowania przewidzianych w niej reguł prawnych dotyczących wypadków lotniczych do zdarzenia z udziałem statku wojskowego „w przypadku zgody obu zainteresowanych państw (państwa miejsca wypadku oraz państwa rejestracji statku powietrznego), co w przedmiotowej sprawie miało miejsce.”⁷⁰³. Tak też interpretował stan faktyczny M. Żylicz konkludując: „ze strony obu rządów wyrażona została zgoda - chociaż w sposób nieformalny (prawo międzynarodowe nie jest nadmiernie formalistyczne) - na zastosowanie do badań okoliczności i przyczyn wypadku zasad Załącznika 13 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”⁷⁰⁴.

Głos w tej sprawie zabrał również przewodniczący Komisji Europejskiej, w następstwie pytań o możliwość zastosowania unijnego rozporządzenia 996/2010. Podkreślił, że zastosowanie Załącznika 13 do przedmiotowego badania „było wynikiem szczególnej dwustronnej umowy pomiędzy rządem Federacji Rosyjskiej a rządem Polski, natomiast sam statek powietrzny, zarejestrowany i eksploatowany jako statek wojskowy, wykonywał lot państwowy. Takie statki powietrzne w UE, co do zasady, nie wchodzą w zakres kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz ogólnie europejskich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego”⁷⁰⁵.

Z. Galicki reprezentuje pogląd, iż „(...) teoretyczna możliwość zastosowania do omawianego wypadku reguł prawnych dotyczących wypadków lotniczych w zakresie

⁷⁰³ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10.

⁷⁰⁴ Opinia prawna prof. M. Żylicza sporządzona na zamówienie RCL, 18 lutego 2011 r., s. 3.

⁷⁰⁵ Odpowiedź udzielona przez Wiceprzewodniczącego Komisji Siima Kallasa w imieniu Komisji na pytania pisemne : E-011289/10 , E-001344/11, op. cit.

lotnictwa cywilnego (a w szczególności szczegółowych przepisów i procedur określonych w Aneksie 13), ale takie zastosowanie byłoby formalnie możliwe wyłącznie w przypadku zgody obu zainteresowanych państw (państwa miejsca wypadku oraz państwa rejestracji statku powietrznego), wyrażonej w odpowiednim porozumieniu międzynarodowym.”⁷⁰⁶.

Podobnego zdania jest P. Kasprzyk, stwierdzając „pomimo tego, że Rzeczpospolita Polska i Federacja Rosyjska są stronami konwencji chicagowskiej, instrument ten nie może być wykorzystany jako podstawa prawna do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lotniczego. Wynika z tego, że ewentualne zastosowanie w niniejszej sprawie Konwencji Chicagowskiej i jej Załącznika 13 mogło nastąpić jedynie na mocy wyraźnej decyzji obu stron”⁷⁰⁷.

Porozumienie zawarte w formie ustnej, podczas rozmowy telefonicznej czy podczas spotkania osobistego, pomiędzy szefami rządów dwóch państw jest wiążącą umową międzynarodową w rozumieniu międzynarodowego prawa publicznego, nawet bez zachowania formy pisemnej i procedur krajowych.

Zasadą ważności i wykonalności umów ustnych w prawie międzynarodowym jest zasada *pacta sunt servanda*, zgodnie z którą oczekuje się, że państwa będą honorować swoje zobowiązania, niezależnie od tego, czy są one złożone na piśmie, czy ustnie. Reguła znajduje potwierdzenie w Konwencji wiedeńskiej, która chociaż stosowana jest wprost do traktatów - umów pisemnych, to jednak zastrzega, że nie neguje ona mocy prawnej innych porozumień (art. 3 lit. a Konwencji wiedeńskiej), ani nie wyłącza możliwości zastosowania „do nich którejkolwiek z norm sformułowanych w niniejszej konwencji, którym podlegałyby one na podstawie prawa międzynarodowego, niezależnie od tej konwencji”. Skoro Konwencja wiedeńska kodyfikuje normy zwyczajowego prawa międzynarodowego⁷⁰⁸, to rozwiązania

⁷⁰⁶ Z. Galicki, *Uzupełnienie opinii prawnej n. t. niektórych prawnomiędzynarodowych aspektów katastrofy pod Smoleńskiem*, Warszawa, 21 maja 2010 r., s. 1.

⁷⁰⁷ P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's...*, op. cit., s. 205.

⁷⁰⁸ W ograniczonym zakresie, bowiem część przyjętych w Konwencji wiedeńskiej rozwiązań należy do postanowień traktatowych, nie znajdujących uzasadnienia w zwyczaju międzynarodowym, patrz przypis nr 548.

w niej przyjęte znajdują zastosowanie *mutatis mutandis* również do umów ustnych⁷⁰⁹, szczególnie w zakresie nieważności czy zakończenia obowiązywania umowy⁷¹⁰.

Często w kontekście umów werbalnych, zawieranych przez najwyższych rangą urzędników państwowych, przywołuje się tzw. kazus Ihlena dotyczący statusu prawnego wschodniej Grenlandii⁷¹¹. W tej sprawie Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej uznał moc prawną odpowiedzi udzielonej przez N. Ihlena, ministra spraw zagranicznych Norwegii, na pytanie ambasadora Danii, jako „jednostronną deklarację kreującą, tym jedynie aktem, prawno-międzynarodowe zobowiązanie Norwegii do honorowania wyłączności władztwa Danii w tej przestrzeni”⁷¹².

Jednak trzeba mieć na uwadze, że w tej sprawie, Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej nie zajął stanowiska, iż jednym ze sposobów zawierania traktatów jest umowa ustna. Precyzując, stwierdzono, że Norwegia jest związana deklaracją - gwarancjami udzielonymi przez norweskiego ministra ambasadorowi Danii. Istnieją zatem inne, mniej formalne sposoby, za pomocą których państwo może tworzyć dla siebie zobowiązania międzynarodowe⁷¹³.

Jednym z nielicznych przykładów znanych umów ustnych, zawartych w XX wieku, jest umowa zawarta podczas umowy telefonicznej w 1992 roku między premierami Danii i Finlandii w sprawie mostu nad Wielkim Bełtem⁷¹⁴. Strony ustaliły wówczas statusu Wielkiego Bełtu jako „cieśniny używanej do żeglugi międzynarodowej”, i osiągnęły porozumienie

⁷⁰⁹ Jednoznacznie zostało to podkreślone podczas prac Komisji Prawa Międzynarodowego z komentarzem, że zebrane zasady mogą być stosowane jako prawo zwyczajowe do innych niż pisemne umowy międzynarodowych, „Draft Articles on the Law of Treaties with commentaries”, International Law Commission 1966, s. 20, (dalej jako: Komentarz do Konwencji wiedeńskiej, cz. 1), dostępny na https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/1_1_1966.pdf (dostęp 13.02.2023).

⁷¹⁰ I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, wyd. 8, Oxford 2012, s. 21.

⁷¹¹ Patrz przypis nr 695.

⁷¹² Orzeczenie w sprawie Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z 5 kwietnia 1933 r., Za: P. Daranowski, *Porozumienie określające podstawę prawną i tryb badania Katastrofy Smoleńskiej*, op. cit., s. 343.

⁷¹³ A. von Bogdandy, R. Wolfrum, *Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, World Court Digest, Volume 4, 2001–2005*, Springer-Verlag Berlin – Heidelberg – New York 2005/Springer Berlin, Heidelberg 2008 s. 140.

⁷¹⁴ Umowa dotyczyła budowy i finansowania Great Belt Fixed Link, czyli szeregu mostów i tuneli łączących duńskie wyspy Zelandię i Fionię. Umowa ustna dotycząca mostu nad Wielkim Bełtem miała na celu rozwiązanie kwestii finansowania i podziału kosztów związanych z budową stałego połączenia Wielkiego Bełtu. Por. X. Qin, *Oral international agreement and China's relevant practice*, „Chinese Journal of International Law”, 4(2), 2005, s. 474.

w kwestii różnic prawnych, które były przedmiotem sporu przed MTS⁷¹⁵. Zawarcie ugody między stronami zostało notyfikowane MTS przez przedstawiciela Finlandii, na co Dania nie zgłosiła sprzeciwu⁷¹⁶.

Zaś w sporze dotyczącym delimitacji morskiej oraz kwestii terytorialnych z 1994 r. pomiędzy Bahrajnem i Katarom, MTS ustalił zawarcie umowy międzynarodowej na podstawie protokołu posiedzenia ministrów spraw zagranicznych obu państw⁷¹⁷. Znaczenie umów ustnych dla stosunków międzypaństwowych zmniejszyło się w XX wieku⁷¹⁸ nie tylko z powodu obowiązku rejestrowania przez państwa ich umów⁷¹⁹, ale także z powodu rosnącego dążenia państw do pewności prawa w ramach ich stosunków prawnych⁷²⁰. Podczas prac nad Konwencją wiedeńską podkreślono, że ustne umowy międzynarodowe, podobnie jak umowy dorozumiane, zachowują moc prawną, jak też, że niektóre zasady określone w projektach artykułów mogą mieć znaczenie również w odniesieniu do umów w formie innej niż pisemna⁷²¹. Holandia zaakcentowała wówczas jednak ograniczenia w tej materii, stojąc na stanowisku, że nie jest zalecane by strony modyfikowały ratyfikowaną umowę międzynarodową, bądź inny traktat poprzez umowę ustną czy dorozumianą⁷²². Jednocześnie Holandia zastrzegła, że wygaśnięcie dwustronnego traktatu może się stać przedmiotem ustnych ustaleń między ministrami lub między ministrem spraw zagranicznych, a ambasadorem działającym na polecenie, przy

⁷¹⁵ Spór, który powstał przy wykonywaniu tej umowy dotyczył m. in. zakresu prawa przejazdu w Wielkim Bełcie, korzystania z prawa przejścia dla statków i platform wiertniczych. 17 maja 1991 r. Finlandia złożyła wniosek o wszczęcie postępowania przed MTS przeciwko Danii, zaś sprawa została skreślona z listy przez MTS we wrześniu 1992 r. po osiągnięciu „bezpośredniego i przyjaznego” ustnego porozumienia, por. *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*, Order of IO September 1992, Z.C.J. Reports 1992, s. 348, <https://dome-online.com/wp-content/uploads/2021/03/Order-of-10-09-1992.pdf>.

⁷¹⁶ *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*, Order of IO September 1992, Z.C.J. Reports 1992, Correspondence, s. 2-3, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/86/11149.pdf>

⁷¹⁷ O. Dörr, K. Schmalenbach, *Vienna Convention on the Law of Treaties. A Commentary*, Springer Berlin, Heidelberg 2012, s. 51.

⁷¹⁸ Instytucja umów ustnych w relacjach między władcami znana jest już od 84 r. p. n. e., jednak kodyfikacja prawa międzynarodowego postępująca w XX wieku znacząco ograniczyła rolę tego rodzaju porozumień, por. ibidem.

⁷¹⁹ Co przewiduje obecnie art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych, a wcześniej regulował także art. 18 Paktu Ligi Narodów. Rejestracja umów ma na celu „zminimalizowania przypadków tzw. tajnej dyplomacji, czyli zawierania sekretnych porozumień międzynarodowych, i w tym sensie jest formą realizacji zasady jawności prawa.”. Por. N. Buchowska, *Problematyka stosowania umów międzynarodowych w postępowaniu sądownoadministracyjnym. Uwagi na tle wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 marca 2015 r. (sygn. akt II GSK 151/14)*, „Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego” 2016, nr 3, s. 74.

⁷²⁰ O. Dörr, K. Schmalenbach, op. cit., s. 51.

⁷²¹ Komentarz do Konwencji wiedeńskiej, cz. 1, s. 20.

⁷²² “Yearbook of the International Law Commission. Documents of the second part of the seventeenth session and of the eighteenth session including the reports of the Commission to the General Assembly”, 1966, s. 30, (dalej jako: Komentarz do Konwencji wiedeńskiej, cz. 2), dostępny na: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1966_v2.pdf (dostęp 13.02.2023).

późniejszym potwierdzeniu takowej intencji na piśmie⁷²³. Ponadto Holandia i Izrael, chociaż uznawały, że traktat może być czasem zmieniony w drodze ustnego lub milczącego porozumienia, to proponowały, by brzmienie projektowanego wówczas art. 2 lit. b Konwencji wiedeńskiej „nie podkreślało możliwości takich mniej formalnych sposobów zmiany”⁷²⁴.

Stąd jak widać, istnieją jednak pewne ograniczenia i wyzwania związane z umowami ustnymi w prawie międzynarodowym, a także obawy wśród społeczności międzynarodowej związane z niepewnością obrotu prawnomiędzynarodowego. Oprócz wyżej wymienionych, jednym z głównych wyzwań, jest udowodnienie istnienia i warunków umowy, ponieważ nie ma pisemnego dokumentu stanowiącego jednoznaczny dowód⁷²⁵. Brak pisemnej dokumentacji może prowadzić do sporów i trudności w ustaleniu dokładnych warunków umowy. Ponadto umowy ustne mogą podlegać interpretacji i różnym rozumieniom przez zaangażowane strony, co może dodatkowo komplikować ich egzekwowanie. Jeśli powstanie spór, ustalenie dokładnych uzgodnionych warunków i rozwiązanie sporu może być trudne. Dlatego właśnie, bez wątpienia, umowy pisemne - traktaty są ogólnie preferowane i bardziej powszechne w stosunkach międzynarodowych. Dodatkowo porozumienia ustne spotykają się współcześnie z krytyką będąc nazywane „niedemokratycznymi” wobec okoliczności, że ich nieformalny charakter eliminuje zaangażowanie jakiegokolwiek innego organu politycznego, który normalnie uczestniczyłby w procesie ratyfikacji⁷²⁶.

Na podstawie powyższych refleksji trzeba skonkludować, że wobec braku wyraźnych dowodów, takich jak notatki czy protokoły z rozmów między Prezesem Rady Ministrów RP a premierem czy prezydentem FR, zważywszy na niejednorodną interpretację zaciągniętych zobowiązań w stanowiskach organów państwowych, nie można jednoznacznie ustalić sposobu osiągnięcia porozumienia. Zdaniem autorki najbardziej prawdopodobną formą była umowa ustna.

⁷²³ Ibidem, s. 86.

⁷²⁴ Ibidem, s. 87.

⁷²⁵ Trudność w udowodnieniu istnienia umów ustnych stała się przesłanką wyłączenia tej formy umów z zakresu przedmiotowego Konwencji wiedeńskiej, por. A. Wyrozumska, op. cit., s. 40. Jednocześnie pojawiła się wówczas propozycja wprowadzenia wymogu formy pisemnej umowy pod rygorem nieważności, por. A. Klafkowski, op. cit., s. 83.

⁷²⁶ O. Dörr, K. Schmalenbach, op. cit., s. 51.

3.3 *Ratio legis* zawartej umowy

Przy analizie umowy międzynarodowej ważne jest zrozumienie, czym kierowały się strony. Co do zasady umowa w przedmiocie badania zdarzenia lotniczego powinna ustalić prawa i obowiązki stron *stricte* w zakresie badania zdarzenia lotniczego, czyli poznania jego przyczyn i okoliczności oraz wydania zaleceń profilaktycznych. Nie można jednak pominąć faktu, że Tu-154M należał do lotnictwa Sił Zbrojnych RP, a na jego pokładzie podróżowały najważniejsze osoby w państwie, stąd w przekonaniu G. Górskiego⁷²⁷, jak też i P. Pszczółkowskiego⁷²⁸ należało zabezpieczyć inne interesy ważne z punktu widzenia lotnictwa państwowego. Z poglądem tym trzeba się zgodzić. Autorka wykazała, przy okazji omawiania lotnictwa państwowego, odrębność statusu prawnego statków wojskowych, a także szczególny charakter prawny statków przewożących głowę państwa czy inne najważniejsze osoby w państwie. Nie można pozostać obojętnym na fakt, że w zdarzeniu zginął Prezydent RP, a także dowódcy wojsk państwa członkowskiego NATO. Jak pokazuje doświadczenie badania innych zdarzeń lotniczych, w których ginęli czołowi politycy, wówczas badania są prowadzone z uwzględnieniem tej okoliczności - w szczególnym trybie, odmiennym w porównaniu ze zdarzeniami np. cywilnych statków pasażerskich⁷²⁹. Statki państwowe objęte są immunitetem, a na ich pokładzie mogą znajdować się urzędnicy chronione w rozumieniu odrębnych przepisów, stąd zasadnym byłoby uregulowanie również tej kwestii przy ustalaniu prawa właściwego dla zbadania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. Z tego punktu widzenia, po zakreśleniu oczekiwań, relewantnym jest poznanie *ratio legis* zawartego porozumienia, które pozwoli nie tylko na lepsze zrozumienie i poznanie umowy, ale umożliwi też zaproponowanie innych sposobów osiągnięcia zamierzonego przez stronę polską celu⁷³⁰.

Jedną z podstawowych dyrektyw wykładni umów międzynarodowych jest zasada, iż traktat (jak i każdą inną umowę międzynarodową) należy interpretować zgodnie z jego celem⁷³¹. Można zastosować ją jako prawo zwyczajowe *in casu* zgodnie z brzmieniem art. 31 ust. 1 Konwencji wiedeńskiej: „Traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie

⁷²⁷ T. Jasudowicz, G. Górski, op. cit., s. 13-14.

⁷²⁸ P. Pszczółkowski, *Podstawy prawne badania przyczyn katastrofy smoleńskiej*, op. cit., s. 363.

⁷²⁹ Patrz punkt 4 niniejszego rozdziału.

⁷³⁰ Autorka nie podejmuje się poznania intencji strony rosyjskiej wobec braku wiarygodnego przekazu i materiałów źródłowych w tym przedmiocie.

⁷³¹ Zasada wyprowadzona na podstawie analizy orzecznictwa sądów krajowych i Trybunału Konstytucyjnego w opracowaniu M. Lasoty, A. Zienkiewicza, *Dyrektywy interpretacyjne umów międzynarodowych*, „Studia Prawnoustrojowe UWM”, 9/2009, s. 432.

ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu.”.

Pogląd utrzymywany przez R. Jenningsa i A. Wattsza zakłada, że „celem wykładni traktatu jest ustalenie znaczenia tekstu, jakie strony chciały przyjąć w odniesieniu do okoliczności, w odniesieniu, do których powstała kwestia interpretacji”⁷³². Odtworzenie intencji stron, rozumianych jako „autonomiczna podstawa interpretacji”, która w przypadku traktatu wychodzi poza ramy jego formalnego tekstu⁷³³, jest szczególnie trudna wobec braku tekstu umowy. W takich przypadkach interpretacja traktatu polega na próbie odgadnięcia intencji stron porozumienia. Podobnie U. Linderfalk wskazuje na intencje stron umowy jako decydujący poznawczo czynnik⁷³⁴. Zauważa też, że nie zawsze możliwym jest w procesie interpretacji ustalenie intencji stron traktatu, co do jego przedmiotu i celu. Mając na względzie ową uwagę, trzeba podjąć próbę – jedynie próbę – ustalenia motywów, jakimi kierowały się strony porozumienia, szczególnie, że w przedmiotowej sprawie nie przeprowadza się wykładni celowościowej tekstu umowy, a jedynie przekazów na jej temat.

Stronie polskiej, która miała świadomość „bezprecedensowej skali i wagi tragedii pod Smoleńskiem”⁷³⁵, zależało na „natychmiastowym wdrożeniu procedury zapewniającej szybkie i transparentne wyjaśnienie przyczyn katastrofy”⁷³⁶. Zaś, „z uwagi na rosyjskie zwierzchnictwo terytorialne, jakikolwiek tego typu organ musiałby powstać na mocy specjalnej umowy międzynarodowej, co wyklucza „natychmiastowość” jej uruchomienia.”⁷³⁷. Polski rząd chciał uniknąć długotrwałej procedury uzgadniania umowy w miejsce zastosowania procedur, które były znane obydwu państwom, w zakresie udziału polskiego przedstawiciela i jego doradców w badaniu, stojąc na stanowisku, że „próba przyjęcia odrębnej procedury (wypracowywanej na podstawie Porozumienia z 1993 r., przy zastosowaniu wieloetapowego postępowania przewidzianego przepisami ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, ze zm.) stwarzałyby niezasadne wrażenie, że strona polska nie chce przyjąć jako podstawy pracy Konwencji Chicagowskiej (a jest

⁷³² S. Davidson, *Introduction*, [w:] “The Law of Treaties”, op. cit. s. 17.

⁷³³ Ibidem.

⁷³⁴ U. Linderfalk, op. cit., s. 207.

⁷³⁵ pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD:

⁷³⁶ Ibidem.

⁷³⁷ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

to procedura stosowana przy wypadkach lotniczych przez wiele krajów świata, oparta o pewne międzynarodowe doświadczenie i praktykę stosowania) oraz, że w to miejsce dopiero ma zostać wypracowane jakieś specjalne odrębne porozumienie pomiędzy ministrami obrony obydwu krajów. Podejmowanie prac nad takim odrębnym porozumieniem z istoty opóźniłoby cały proces badania przyczyn katastrofy.”⁷³⁸. W piśmiennictwie rolę upływu czasu podkreślał G. Zając stwierdzając „czas jest wrogiem badania wypadków”⁷³⁹.

Kolejno, w polskiej administracji chciano zapewnić „udział we wszystkich czynnościach podejmowanych przez komisję rosyjską, a także (...) występowanie z formalnymi wnioskami o wykonanie dodatkowych czynności w zależności od potrzeb”⁷⁴⁰, a także dążono do zapewnienia jawności ustaleń organu badawczego. Członkowie KBWLLP stali na stanowisku, że „zastosowanie w badaniu procedur i zasad zawartych w Załączniku 13 miało zabezpieczyć stronie polskiej, na podstawie przepisów zawartych w Rozdziale 6 Załącznika 13, również prawo do wyrażenia swojego stanowiska do projektu raportu końcowego MAK, a co ważniejsze zamieszczenia tego stanowiska jako części integralnej raportu końcowego opublikowanego przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy.”⁷⁴¹.

Polski MSZ *post factum* podkreślał, że uważał Porozumienie z 1993 r. za nazbyt lapidarne i ogólne, które nie podlegało ratyfikacji, przez co nie nosi charakteru aktu samowykonalnego⁷⁴². Jest to jednak stwierdzenie, które może tłumaczyć podjętą decyzję, a nie stanowić jej oryginalnego motywu, bowiem nie zostały zachowane w MSZ analizy prawne możliwych do zastosowania podstaw prawnych, w tym analizy Porozumienia z 1993 r.

⁷³⁸ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10.

⁷³⁹ G. Zając, *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, op. cit. s. 81.

⁷⁴⁰ Ibidem.

⁷⁴¹ Odpowiedź Przewodniczącego KBWLLP skierowana do W-ce Marszałka Senatu RP w dniu 29 marca 2011 r., nr wych. L.dz.1789/AK/192/2010/11, s. 2.

⁷⁴² Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

Ważnym głosem jest stanowisko szefa KPRM, przekazane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, który wymienił argumenty przemawiające za przyjęciem Załącznika 13:

„ (...)

- 2) zapewnienie poprzez ogłoszenie raportu z badania jawności ustaleń komisji, co w pełni pokrywało się z intencją rządu polskiego (pkt 6.5 Załącznika),
- 3) możliwość pełnego udziału przedstawicieli strony polskiej obecnych od dnia zdarzenia na miejscu katastrofy w prowadzonych badaniach. Zostali oni wskazani jako akredytowany przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego doradcy (eksperci) - status ten pozwala przedstawicielowi strony polskiej na udział we wszystkich czynnościach podejmowanych przez komisję rosyjską, a także na występowanie z formalnymi wnioskami o wykonanie dodatkowych czynności stosownie do potrzeb (pkt 5.25 Załącznika),
- 4) możliwość natychmiastowego podjęcia badania przyczyn katastrofy,
- 5) możliwość wzięcia udziału w badaniu przyczyn katastrofy szerokiego kręgu polskich ekspertów,
- 6) potrzeba prowadzenia badania na podstawie procedur wypracowanych na bazie doświadczeń międzynarodowych specjalistów.”⁷⁴³.

Ponadto zgodnie z deklaracją Prezesa Rady Ministrów, w procesie decyzyjnym wzięto też pod uwagę „opinię polskich ekspertów przebywających na miejscu katastrofy co do dobrej współpracy ze stroną rosyjską przy prowadzeniu badań i zapewnienie przez stronę rosyjską możliwości wpływania polskich ekspertów na sposób prowadzenia tych badań, uznano, że brak jest uzasadnienia dla kreowania nowej odrębnej procedury badania katastrofy.”⁷⁴⁴. Mając bowiem na względzie opisany wcześniej przebieg badania w pierwszych dniach po zdarzeniu, szczególnie ograniczoną możliwość wykonywania czynności badawczych na polu szczątków, opinia taka budzi zdumienie.

Jak wynika z powyższego przy kreowaniu stosunku prawnego między Polską a Rosją decydujące znaczenie miały względy pragmatyczne. *Ratio legis* umowy było zatem szybkie ustalenie procedur badawczych i ich wykonanie, z pominięciem czasochłonnych negocjacji,

⁷⁴³ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10.

⁷⁴⁴ Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10.

a także zastosowanie podstawy prawnej, która pozwoli na zapewnienie udziału strony polskiej w badaniu. Z analizowanych dokumentów nie wynika by przedstawiciele Polski rozważali przejście badania - co jest powszechną praktyką, gdy przekazuje się badanie np. państwu rejestracji, skąd pochodziła większość ofiar. Podobnie intencją umawiającej się strony nie było zabezpieczenie interesów typowych dla lotnictwa państwowego. Refleksje te ułatwią odtworzenie treści umowy.

3.4 Przedmiot i treść umowy

Umowa międzynarodowa uzgadniająca reguły badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. mieści się w zakresie prawa międzynarodowego publicznego, zważywszy że materia dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów lotniczych wchodzi w zakres kompetencji władz krajowych lub regionalnych, a obowiązujące przepisy, co do zasady, zależą od jurysdykcji państwa, w którym doszło do zdarzenia. Umowa nie została zawarta w formie pisemnej, dlatego jej treści można domniemywać, odtwarzając ją w drodze analizy dokumentów, deklaracji ministrów, oficjalnych pism urzędowych, stanowisk reprezentantów administracji publicznej oraz dokumentów opisujących proces podejmowania decyzji o wyborze podstawy prawnej. Pomocniczo skorzystać należy również z opinii autorów, którzy także dokonywali interpretacji zawartej umowy. Ustalenie treści ma fundamentalne znaczenie dla przedmiotowej pracy, bowiem umożliwi dokonanie jej oceny w kontekście skutków jakie wywarła. Prowadzić to będzie do wyciągnięcia wniosków odnośnie do właściwego reżimu prawnego badania zdarzeń lotniczych z udziałem samolotów wojskowych.

W następujących rozważaniach należy przede wszystkim rozstrzygnąć czy intencją stron było zastosowanie Konwencji chicagowskiej do przypadku Tu-154M, czy też jedynie Załącznika 13. Następnie, czy umowa była zawarta na czas określony, czy odwoływała się do innych regulacji, a także czy jej modyfikacja została dokonana poprzez Memorandum z dnia 31 maja 2010 r. Poczynając od dokumentów urzędowych, które potwierdzają zawarcie umowy, trzeba wskazać na:

- Zarządzenie w sprawie wyznaczenia MAK jako organu odpowiedzialnego za badanie zdarzenia z udziałem Tu-154M⁷⁴⁵,
- Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK oraz inne dokumenty tego organu,

⁷⁴⁵ Zarządzenie z dnia 13 kwietnia 2010 r. Premiera FR, op. cit.

– Memorandum z 31 maja 2010 r.

Ówczesny premier FR rozporządzeniem wydanym w dniu 13 kwietnia 2010 r. wyznaczył przewodniczącą MAK na swojego zastępcę w Państwowej Komisji ds. badania katastrofy lotniczej samolotu Tu-154M, powierzając jej „kierowanie badaniem technicznym i koordynację współdziałania zainteresowanych organizacji rosyjskich i zagranicznych”. W dokumencie wskazano również podstawę prawną: „badanie przeprowadzić zgodnie z przepisami załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym w ścisłej współpracy ze Stroną Polską”. Potwierdza to raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego wydany przez MAK, który odwołał się do zarządzenia z 13 kwietnia 2010 r. Przewodniczącego Komisji Państwowej stwierdzając, że „(...) na podstawie tegoż Zarządzenia określono, że badanie powinno być prowadzone zgodnie z Załącznikiem 13 (...). Ta decyzja została zaaprobowana przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej”⁷⁴⁶. Ponadto w odpowiedzi na uwagi strony polskiej do raportu MAK przesłane w grudniu 2010 r., MAK zaznaczył, że badanie było prowadzone w zgodzie z SARP przewidzianymi w Załączniku 13⁷⁴⁷.

Stosowania tej procedury dowodzi także wyznaczenie przez Polskę akredytowanego przedstawiciela oraz doradców⁷⁴⁸. W tej kwestii akredytowanemu pełnomocnictwa udzielił, na mocy pkt 5.18 i 5.22 Załącznika 13, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, a więc w podmiocie właściwym dla lotnictwa cywilnego, przy którym działa cywilna PKBWL⁷⁴⁹.

Również preambuła Memorandum z 31 maja 2010 r., zgodnie z którym przekazano kopie zapisów rejestratorów pokładowych, podpisanego przez Ministra Transportu FR, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji RP (pełniącego jednocześnie funkcję przewodniczącego KBWLLP) oraz przewodniczącego MAK, przywołuje Załącznik 13 jako podstawę badania. Następnie memorandum to odwołuje się do standardów Załącznika 13 w przedmiocie postępowania z dowodami, jak i w kwestii rejestrowania umów.

Następnie na tę okoliczność przytoczyć można stanowisko sekretarza KBWLLP stwierdzające, że „do badania zastosowano zasady dotyczące badania wypadków i zdarzeń lotniczych zawarte w załączniku nr 13 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

⁷⁴⁶ Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK, s. 12.

⁷⁴⁷ Decision of safety investigation team, MAK, styczeń 2011, archiwum KBWLLP.

⁷⁴⁸ Ibidem, s. 13.

⁷⁴⁹ Autorka dotarła jedynie do projektu pełnomocnictwa datowanego na dzień 14 kwietnia 2010 r. pochodzącego z zasobów Ministerstwa Infrastruktury.

(konwencji chicagowskiej) a nie samą konwencję jako taką⁷⁵⁰. Zdaniem Z. Galickiego prowadzenie badania zdarzenia „zgodnie ze standardami i zalecaną praktyką załącznika 13” nie jest jednoznaczne z równoczesnym uznaniem zastosowania całej Konwencji chicagowskiej. Autor podkreśla, że w żadnym ze znanych mu „dokumentów nie było mowy o zgodzie obu państw na zastosowanie do tej katastrofy - całościowo czy fragmentarycznie - przepisów Konwencji chicagowskiej jako takiej⁷⁵¹.

Powyższe prowadzi do wniosku, że zastosowano do badania Załącznik 13 bez rozstrzygnięcia w przedmiocie kwalifikacji prawnej statku powietrznego⁷⁵², czyli stosując ten akt prawny poprzez analogię. Niemniej jednak trzeba podkreślić, że stanowisko to nie jest jednoznaczne. M. Żylicz wyjaśnił, że w praktyce porozumienie zakładało przyjęcie zasad Konwencji chicagowskiej w zakresie przeprowadzenia badania technicznego, za co odpowiedzialne było państwo miejsca zdarzenia⁷⁵³. Podobnie brzmiały oświadczenia rządowe, gdzie w odpowiedzi na interpelację poselską udzielonej przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, będącego równocześnie Przewodniczącym KBWLLP, wskazano na art. 26 konwencji chicagowskiej jako podstawę do pozyskiwania dokumentów (w tym przypadku aktów normatywnych regulujących ruch lotniczy w Federacji Rosyjskiej).⁷⁵⁴ Tym samym potwierdzono, że badanie w FR jest prowadzone w oparciu o Konwencję chicagowską. Również ze strony MSZ formułowano oświadczenie o zastosowaniu „najbardziej dogodnej i adekwatnej do procesu wyjaśniania przyczyn katastrofy Konwencji Chicagowskiej z 7 grudnia 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie

⁷⁵⁰ Odpowiedź sekretarza KBWLLP z dnia 9 grudnia 2010 na pytania rodzin zadane w trakcie spotkania w dniu 10 listopada 2010 r., załącznik nr 8 do pisma DBI-0164-1/2016, dokumentacja ze zbiorów MSWiA.

⁷⁵¹ Z. Galicki Z., *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, op. cit., s. 8.

⁷⁵² Tak uważa M. Żylicz: „rządy Polski i Federacji Rosyjskiej - nie rozstrzygając kwestii statusu samolotu (państwowego czy cywilnego) przyjęły zastosowanie systemu badania wypadku określonego w Załączniku 13 Konwencji Chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, co umożliwiło niezwłoczne podjęcie badania okoliczności i przyczyn wypadku według szczegółowo ustalonych i sprawdzonych procedur z udziałem polskim.” Por. opinia prawna prof. M. Żylicza sporządzona na zamówienie RCL, 18 lutego 2011 r., s. 2.

⁷⁵³ M. Żylicz, *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, op. cit., s. 4.

⁷⁵⁴ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 6 września 2010 r., nr wych. pisma BMP-0713-37-16/10/JD.

cywilnym, w tym jej Aneksu XIII (Badanie incydentów i wypadków statków powietrznych)⁷⁵⁵.

Podobnie, sformułowania w opiniach prawnych przygotowanych na potrzeby administracji publicznej, skłaniają do refleksji na temat ewentualnego odwołania się również do samej Konwencji chicagowskiej: „rządy Polski i Rosji zgodziły się przyjąć zasady Załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej do badania okoliczności i przyczyn katastrofy smoleńskiej. (...) Jednak zgoda na przyjęcie reżimu badań określonego w załączniku konwencji nie może być oderwana od leżących u jego podstaw zasad samej konwencji, przynajmniej w zakresie, w jakim należałoby oceniać skutki prawne działań określonych w Załączniku 13. W związku z tym należy uznać, że w przypadkach nieporozumienia między stronami konwencji, dotyczącego wykładni lub zastosowania konwencji lub jej załączników mogą mieć zastosowanie postanowienia art. 84 i nast. o sposobie załatwiania sporów w przypadkach, gdy sprawy nie udałoby się załatwić w drodze rokowań.”⁷⁵⁶. Autorzy opinii argumentowali, że spór między Polską a Rosją w przedmiocie łamania przez Rosję postanowień załącznika 13 i wydania raportu Komisji Technicznej MAK niezgodnego ze standardami ICAO nie może pozostać obojętny „dla Rady ICAO, która zgodnie z art. 54 lit. h Konwencji, ma obowiązek rozpatrywania każdej przedłożonej przez państwo sprawy, dotyczącej konwencji”⁷⁵⁷.

To właśnie zagadnienie stosowania procedur przewidzianych przez samą Konwencję chicagowską w razie sporu między państwami-stronami konwencji, jest nurtująca i budzi najwięcej wątpliwości. W administracji rządowej - Rządowym Centrum Legislacji⁷⁵⁸ oraz Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji⁷⁵⁹ utrzymywano, że Polsce przysługuje skarga do Rady ICAO, a spór zostanie rozstrzygnięty w drodze rokowań lub poprzez polubowny sąd powołany *ad hoc*. Nigdy jednak sprawa nie została skierowana przez administrację publiczną do organów ICAO. Na marginesie warto dodać, że w lutym 2012 r. Stowarzyszenie Rodzin Smoleńskich zwróciło się z prośbą do Dyrektora Biura Prawnego

⁷⁵⁵ Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej.

⁷⁵⁶ *Wstępna opinia w sprawie naruszenia postanowień Załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej przy badaniu katastrofy smoleńskiej przez MAK* autorstwa M. Żylicza i A. Kunert-Diallo, Warszawa 14 stycznia 2011 r., s. 1, 1436/AK/192/2010/11.

⁷⁵⁷ *Ibidem*, s. 6.

⁷⁵⁸ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez szefa KPRM do Marszałka Sejmu RP w dniu 24 maja 2011 r., nr wych. pisma DSPA-4810-749(5)/11.

⁷⁵⁹ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 29 października 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-37-37/10/JD.

i Stosunków Międzynarodowych ICAO o zajęcie stanowiska względem naruszeń norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 13⁷⁶⁰. W odpowiedzi ICAO jednoznacznie odmówiło zaangażowania w spór ze względu na wojskowy charakter lotu Tu-154M⁷⁶¹. Pomocniczo, przy analizie tej kwestii, posiłkować można się też argumentem nieprzyjęcia przez ICAO Raportu końcowego Komisji Technicznej MAK. Organ przekazał raport⁷⁶², zgodnie z wymogami przy badaniu zdarzeń w lotnictwie cywilnym, jednak dokument nie został umieszczony w oficjalnym archiwum raportów końcowych prowadzonym przez ICAO⁷⁶³.

Powyższe dowodzi, że nawet gdyby w porozumieniu między premierami Polski i Rosji dążono do zastosowania Konwencji chicagowskiej, to takie uzgodnienia nie byłyby wiążące dla pozostałych państw, w szczególności wobec innych państw będących stronami Konwencji chicagowskiej oraz organów utworzonych na jej podstawie (w tym Rady ICAO). W konsekwencji Rada ICAO zachowałaby autonomiczną kompetencję do ustalenia, czy sprawa dotycząca wyjaśnienia przyczyn katastrofy Tu-154M mieści się w granicach zakresu przedmiotowego Konwencji chicagowskiej.

Oznacza to, iż już na tym etapie można odrzucić pogląd głoszący, że umowa ma „charakter wspólnej deklaracji interpretacyjnej potwierdzającej, że konwencja chicagowska znajduje zastosowanie do katastrofy smoleńskiej bez względu na to, czy obiektywnie spełnione zostały przesłanki zastosowania tej umowy międzynarodowej *rationae materiae*”⁷⁶⁴.

M. Żylicz z perspektywy upływu czasu, po publikacji Raportu Końcowego Komisji Technicznej MAK, a więc w teorii po zrealizowaniu zawartej umowy, stwierdził, że w kwietniu 2010 r. „powstało porozumienie *sui generis*, które:

- powinno być realizowane przez strony zgodnie z ogólnymi zasadami prawa traktatów w dobrej wierze,

⁷⁶⁰ Memorandum mec. Marii Szonert-Biniendy, nr AN 6/39, z dnia 2 lutego 2012, zawierające dokumentację m. in. niszczenia dowodów, dopuszczenia osób trzecich do wraku, błędów w raporcie Komisji Technicznej MAK,.

⁷⁶¹ Pismo skierowane przez Dyrektora Biura Prawnego i Stosunków Międzynarodowych ICAO w dniu 5 kwietnia 2012 r., op. cit.

⁷⁶² <https://mak-iac.org/en/press/archive-2016/115072/> (dostęp 12.05.2023).

⁷⁶³ E-library of Final Reports, dostępny na: <https://applications.icao.int/e5web/default.asp> (dostęp 12.05.2023).

⁷⁶⁴ Kancelaria prawna K&L Gates Jamka sp.k, *Opinia dotycząca instrumentów prawa międzynarodowego mogących znaleźć zastosowanie do dalszego postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M*, op. cit., s. 28. Trzeba jednak zastrzec, że o ile strona polska faktycznie nie rozstrzygała ostatecznie o cywilnym charakterze prawnym statku powietrznego i nie zakładała możliwości zastosowania wprost Załącznika 13, o tyle strona rosyjska interpretowała lot Tu-154M jako komercyjny lot pasażerski, co było przedmiotem analizy w punkcie 6.1 pierwszego rozdziału.

- nie musi oznaczać uznania samolotu za statek powietrzny cywilny,
- powinno być jednak interpretowane w kontekście postanowień konwencji, z której załącznik się wywodzi, przynajmniej z uwzględnieniem tych jej postanowień które wyraźnie odnoszą się do załączników,
- nie przesądza, jakie przepisy o wykonywaniu i kontroli lotów powinny być mieć zastosowanie w danym przypadku i obszarze powietrznym (zawsze decydują przepisy miejscowe, nie zawsze rozróżniające loty statków powietrznych cywilnych i państwowych).⁷⁶⁵.

Na koniec warto jeszcze przywołać jedną z ciekawszych opinii, gdzie nie stwierdzono jednoznacznie zawarcia umowy - wobec braku zapisu dokładnego przebiegu rozmowy między Prezesem Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej a Premierem i Prezydentem Federacji Rosyjskiej. Autor opinii dostrzega: „jeżeli jednak nawet doszło do zawarcia takiej umowy międzynarodowej, nie byłaby ona wiążąca dla stron trzecich, ani dla organów ICAO. W takiej sytuacji doszłoby do stosowania przepisów Konwencji chicagowskiej na podstawie umowy bilateralnej w zakresie kadłubowym – bez jej «otoczki instytucjonalnej»⁷⁶⁶.

Konkludując powyższą analizę można wyprowadzić wniosek, że pomimo rozbieżności w deklaracjach organów administracji publicznej, badanie zdarzenia lotniczego z 10 kwietnia 2010 r. prowadzone było na podstawie stosowanego odpowiednio Załącznika 13. Oznacza to, że intencją umawiających się stron było stosowanie norm i zaleconych praktyk *per analogiam*, czyli przeprowadzenie badania przez państwo miejsca zdarzenia z udziałem akredytowanego przedstawiciela państwa rejestracji oraz jego doradców. Nie poczyniono modyfikacji, które dostosowywałyby SARP do lotnictwa państwowego. Poza zakresem umowy było stosowanie Konwencji chicagowskiej, w tym przepisów dotyczących rozstrzygania sporów między stronami konwencji.

Zawierając umowę państwa zaciągnęły na siebie zobowiązania o dwojakim charakterze⁷⁶⁷. Z jednej strony umowa wywołała skutki w relacjach międzynarodowych, zewnętrznych między stronami, które były zobligowane do przekazywania informacji, współpracy, zwrotu dowodów po zakończeniu badania (pkt 3.5 załącznika 13), przesłania projektu raportu i uwzględnienia złożonych do niego uwag (pkt 6.3 załącznika 13). Z drugiej

⁷⁶⁵ Opinia prawna prof. M. Żylicza sporządzona na zamówienie RCL, 18 lutego 2011 r., s. 3.

⁷⁶⁶ Kancelaria prawna K&L Gates Jamka Sp.k, *Opinia dotycząca instrumentów prawa międzynarodowego mogących znaleźć zastosowanie do dalszego postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M*, op. cit., s. 29.

⁷⁶⁷ M. Masternak-Kubiak, op. cit. s. 110.

strony zaciągnęły one zobowiązanie wypełnienia postanowień umowy wewnątrz państwa, co polegało na zachowaniu odpowiedniego standardu badania: dopuszczenia państwa rejestracji do udziału w badaniach (pkt 5.25 załącznika 13), ograniczenia dostępu do informacji z badania dla podmiotów postronnych, ochrony dowodów przez zniszczeniem i dostępem osób trzecich (pkt 3.1 załącznika 13), zapewnienia niezależności organu badawczego (pkt 5.4 załącznika 13). przeprowadzenie sekcji zwłok w pełnym zakresie (pkt 5.9 załącznika 13).

W kwestii niezwrócenia wraku warto podkreślić, że państwo nie może uwolnić się od wykonywania umowy międzynarodowej powołując się na swoje prawo krajowe. Zasada ta, skodyfikowana w art. 27 Konwencji wiedeńskiej jest „powszechnie uznaną regułą prawa narodów”⁷⁶⁸.

4. Komentarz prawno-porównawczy badania wybranych zdarzeń lotniczych o charakterze porównywalnym do zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r.

Niniejszy rozdział zdefiniował do tej pory aspekty formalno-prawne zawartej umowy i określił użycie innych, odpowiednich instrumentów prawa międzynarodowego do badania zdarzenia lotniczego *in casu*. Teza dysertacji odnosi się do nieprawidłowości tej bilateralnej umowy ze względu na pominięcie Porozumienia z 1993 r., które przewidywało powołanie wspólnego ciała badawczego. Dlatego, przed przystąpieniem do oceny przyjętych rozwiązań, warto przyjrzeć się stanom faktycznym i prawnym, które mogą mieć charakter porównywalny do przypadku zdarzenia z udziałem samolotu Tu-154M. Skuteczną komparatystykę można przeprowadzić określając uprzednio kryteria porównawcze. Autorka poszukując odpowiedzi na pytania o podstawy prawne badania zdarzeń lotniczych przyjęła dwa kryteria podobieństwa. Po pierwsze są to zdarzenia lotnicze z udziałem państwowych, w tym wojskowych statków powietrznych, zaistniałe w obcym państwie. Po drugie są to zdarzenia z udziałem najważniejszych osób w państwie bądź innych wysokich urzędników (tzw. loty VIP), gdzie status prawny statku powietrznego nie determinował wyboru podstawy prawnej, zaś rozstrzygający był sam fakt przewożenia reprezentanta podmiotu międzynarodowego.

⁷⁶⁸ Ibidem, s. 111.

4.1 Zdarzenie lotnicze z 1961 r. z Sekretarzem Generalnym ONZ D. Hammarskjöldem na pokładzie

W dniu 18 września 1961 roku w Rodezji Północnej, będącej wówczas protektoratem brytyjskim, uległ wypadkowi samolot należący do Narodów Zjednoczonych Douglas DC-6B, zarejestrowany w Belgii, który przewoził Sekretarza Generalnego ONZ⁷⁶⁹. Terytorium państwa, do którego zmierzał Dag Hammarskjöld, objęte było wojną domową między miejscową ludnością, popieraną przez tego Sekretarza, a kolonistami. Celem podróży były zaplanowane negocjacje pokojowe⁷⁷⁰. Lot odbywał się 17 września 1961 r. w tajemnicy, bez łączności radiowej, wobec ryzyka ostrzału. Statek powietrzny został odnaleziony w dżungli dzień później, 8 mil od lotniska docelowego. Wszyscy pasażerowie na pokładzie ponieśli śmierć.

Był to lot zlecony w celu realizacji oficjalnej misji urzędnika Narodów Zjednoczonych na pokładzie. Wyznaczono wówczas organ do zbadania zdarzenia zgodnie z właściwością miejscową - Federalny Departament Lotnictwa Cywilnego Rodezji, który orzekł o przyczynie wskazując na błąd pilota⁷⁷¹. W skład zespołu badawczego weszli specjaliści z zakresu lotnictwa cywilnego, przedstawiciele pilotów, inspektorzy lotniczy ze Szwecji (z uwagi na szwedzkie obywatelstwo zmarłego D. Hammarskjölda).

Niezależnie od powyższego, własny organ badawczy powołało Zgromadzenie Ogólne ONZ, stwierdzając w kwietniu 1962 r.⁷⁷², iż nie ma dostatecznych dowodów na błąd pilota, jak też na ustalenie jakiegokolwiek innej przyczyny, wobec czego nie wykluczono ani awarii samolotu, ani aktu bezprawnej ingerencji. Badanie zostało zawieszono z równoczesnym uprawnieniem nadanym Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ do wznowienia badania w razie ujawnienia nowych dowodów.

⁷⁶⁹ B. Rosio, *The Ndola Crash and the Death of Dag Hammarskjöld*, „The Journal of Modern African Studies”, Vol. 31, No. 4, 1993, s. 661.

⁷⁷⁰ Ibidem, s. 662.

⁷⁷¹ Rhodesian Board of Investigation, Federal Department of Civil Aviation, *Report by the Investigating Board on the accident to Douglas DC6B aircraft SE-BDY which occurred near Ndola Airport during the night of 17th September, 1961*, załącznik drugi do: *Report of the Commission of Investigation into the Conditions and Circumstances Resulting in the Tragic Death of Mr. Dag Hammarskjöld and of Members of the Party Accompanying Him*, A/5069/Add.1, 24 kwietnia 1962, dostępny na: <https://digitallibrary.un.org/record/607650> (dostęp 17.03.2023).

⁷⁷² Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ 1628 (XVI) z 26 października 1961, załącznik pierwszy do: *Report of the Commission of Investigation into the Conditions and Circumstances Resulting in the Tragic Death of Mr. Dag Hammarskjöld and of Members of the Party Accompanying Him*, ibidem.

Dopiero w 2012 r. Hammarskjöld Inquiry Trust, pozarządowa organizacja, powołała nowe ciało badawcze o charakterze międzynarodowym. Miała ona ponownie zbadać „materiał dowodowy pod kątem udziału osób trzecich i przedstawić rekomendacje Sekretarzowi Generalnemu ONZ, czy zaistniały okoliczności uzasadniające wznowienie śledztwa”⁷⁷³. Już po roku zebrane dowody pozwoliły na utworzenie niezależnego panelu ekspertów przy Zgromadzeniu Ogólnym, który przedstawiał roczne sprawozdania wykazując potrzebę kontynuowania prac. W 2019 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ⁷⁷⁴ podjęło decyzję o rozszerzeniu zakresu prac wobec stwierdzenia licznych dowodów na dopuszczenie się „wrogiego aktu wobec Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych”, co przez ONZ jest traktowane jako kwestia najwyższego interesu publicznego.

Powyższy przykład pokazuje, że powszechną praktyką jest wszczynanie postępowania wyjaśniającego przyczyny i okoliczności w miejscu zdarzenia. W sprawie tej badanie prowadził organ lotnictwa cywilnego, zatem nie wzięto pod uwagę szczególnego, oficjalnego charakteru misji Sekretarza Generalnego ONZ. Jednocześnie, prawo międzynarodowe dysponuje instrumentami pozwalającymi na powołanie różnych organów *ad hoc*. Kolejną refleksją towarzyszącą tej sprawie, jest wątek celowego działania osób trzecich, a więc aktu bezprawnej ingerencji, do którego badania wrócono po blisko 60 latach od zdarzenia. Unaocznia to jak wielopłaszczyznowym i angażującym różne podmioty, może być badanie zdarzenia lotniczego.

4.2 Zdarzenie lotnicze z 1986 r. z prezydentem Mozambiku S. Machelem na pokładzie

W dniu 19 października 1986 roku na terenie Republiki Południowej Afryki (RPA) rozbił się statek powietrzny Tu-134A-3 z prezydentem Mozambiku Samorem Machelem na pokładzie. W wyniku tego zdarzenia zginęły 33 osoby, wśród których, poza prezydentem, znajdowali się wysocy przedstawiciele rządu Mozambiku, a także urzędujący w nim ambasadorzy Zambii i Zairu⁷⁷⁵. Państwo miejsca zdarzenia wszczęło badanie, zwracając

⁷⁷³ M. Szonert Binienda, *Badania istotnych katastrof lotniczych; Polityczno-prawne studium porównawcze*, op. cit., s. 370.

⁷⁷⁴ Zgromadzenie Ogólne ONZ, *Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him*, A/73/973, 12.09.2019, dostępny na: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N19/246/22/PDF/N1924622.pdf?OpenElement> (dostęp 19.09.2022).

⁷⁷⁵ Report of the Board of Inquiry into the accident to Tupolev134A-3 aircraft C9-CAA on 19th October 1986, s. 14, <https://www.baaa-acro.com/sites/default/files/2020-04/C9-CAA.pdf> (dostęp 27.02.2023).

się jednocześnie z wnioskiem o współudział do amerykańskiej i brytyjskiej komisji badania wypadków. Oba państwa odmówiły asysty. Do badania włączono również ZSRR jako państwo producenta⁷⁷⁶, jednak po niedługim czasie w wyniku konfliktu, ZSRR odstąpiło od badania. Co ciekawe, RPA dokonało inkorporowania doradców z innych państw za pośrednictwem ICAO⁷⁷⁷, która w tym przypadku nie zidentyfikowała statku jako państwowego w rozumieniu art. 3 Konwencji chicagowskiej.

RPA i Mozambik uzgodniły, że do postępowania zostanie zastosowany Załącznik 13, chociaż pozostają nieznane szczegóły zawartego porozumienia⁷⁷⁸. RPA powołała komisję, której przewodniczył sędzia C.S. Margo z Sądu Najwyższego RPA (tzw. Komisja Margo), równocześnie każda z uczestniczących stron powołała własną komisję zgodnie z prawem krajowym⁷⁷⁹. Warto przywołać skład osobowy, bowiem odbiegał on od standardowego zespołu badaczy. W skład Komisji Margo wszedł były amerykański pilot doświadczalny i astronauta, były szef komisji badania wypadków lotniczych przy Ministerstwie Transportu Wielkiej Brytanii, były sędzia Sądu Apelacyjnego Anglii i Walii, a także dwóch ekspertów z RPA - były szef południowoafrykańskiej komisji lotnictwa cywilnego oraz prezes stowarzyszenia południowoafrykańskich linii lotniczych⁷⁸⁰.

W Raporcie końcowym Komisja Margo stwierdziła, że przyczyną katastrofy były błędy załogi, która nie dochowała procedur lądowania. W 1995 r. powołano na nowo Komisję Prawdy i Pojednania, która odnotowała w raporcie różnice stanowisk między zainteresowanymi państwami co do przyczyn katastrofy⁷⁸¹. Komisja ta podkreśliła, że też nie bez znaczenia dla okoliczności zdarzenia pozostają „stosunki międzynarodowe w całym regionie poprzedzające katastrofę i uznała, że istniały racjonalne przesłanki zagrożenia życia Prezydenta Machela”⁷⁸².

Relevantną dla przedmiotowej rozprawy uwagą jest kwestia niezwrócenia wraku Mozambikowi. Prokuratura Krajowa RPA, która wszczęła na nowo postępowanie karne

⁷⁷⁶ Ibidem, s. 15.

⁷⁷⁷ Ibidem, s. 16.

⁷⁷⁸ Ministerstwo Spraw Zagranicznych, *Szczególne typy własności w prawie międzynarodowym w kontekście katastrofy smoleńskiej*, op. cit., s. 14.

⁷⁷⁹ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19861019-0> (dostęp 17.03.2023).

⁷⁸⁰ Report of the Board of Inquiry into the accident to Tupolev 134A-3 aircraft C9-CAA on 19th October 1986, op. cit., s. 3.

⁷⁸¹ M. Szonert Binienda, *Badania istotnych katastrof lotniczych; Polityczno-prawne studium porównawcze*, op. cit., s. 371.

⁷⁸² Ibidem.

w 2006 r. w sprawie śmierci S. Machela, ustaliła, że część wraku znajduje się nadal na polu szczątków, główne fragmenty wraku znajdują się na komisariacie policji w Tonga, gdzie zostały zabrane po zakończeniu pierwszego badania, a reszta wraku znajduje się na złomowisku⁷⁸³.

Śmierć prezydenta Mozambiku Samory Machela pozostaje niewyjaśnionym wydarzeniem w historii południowej Afryki⁷⁸⁴. Badanie zostało wszczęte ponownie przez RPA w 2012 r.⁷⁸⁵, a najnowsze ustalenia wskazują na udział osób trzecich i akt bezprawnej ingerencji⁷⁸⁶. Na kanwie tego zdarzenia lotniczego można wysnuć wniosek, iż współpraca między państwami przy badaniu zdarzeń lotniczych w dużej mierze uzależniona jest od stosunków międzynarodowych. Nie jest to stan pożądaný z perspektywy bezpieczeństwa lotniczego, jednak dość często spotykany, zważywszy na badanie zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r., czy kolejne przytoczone poniżej przykłady dochodzeń w porównywalnych sprawach.

4.3 Zdarzenie lotnicze z 1996 r. z sekretarzem ds. handlu USA R. Brownem na pokładzie

W dniu 3 kwietnia 1996 roku niedaleko Dubrownika w Chorwacji, doszło do katastrofy amerykańskiego samolotu wojskowego USAF CT-43 (wojskowa wersja Boeinga 737-200) w locie o statusie VIP, podczas próby lądowania na lotnisku Cipili. Na pokładzie znajdowało się 35 osób. Ofiarami wypadku byli Sekretarz Stanu Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych Ron Brown, biznesmeni, dziennikarze, dwaj chorwaccy obywatele i wojskowa załoga⁷⁸⁷. Pasażerowie podróżowali na Bałkany w celach oficjalnych, tj. nawiązania współpracy gospodarczej z krajami bałkańskimi po wcześniejszym podpisaniu paktu pokojowego⁷⁸⁸. Oznacza to, że operacja lotnicza była wykonywana z politykiem na pokładzie,

⁷⁸³ Szczątki samolotu nie zostały zwrócone, mimo iż strony przyjęły jako podstawę badania Załącznik 13, który przewiduje zwrot wraku państwu rejestracji natychmiast po ukończeniu badań na tym materiale dowodowym, por. <https://omalley.nelsonmandela.org/index.php/site/q/03lv02167/04lv02264/05lv02335/06lv02357/07lv02372/08lv02378.htm> (dostęp 17.03.2023).

⁷⁸⁴ Od samego początku okoliczności tego zdarzenia wywoływały poważne wątpliwości. Przeważała teoria o zamachu na prezydenta wykonanego przez rosyjski wywiad, ze względu na zbliżenie Mozambiku do państw Zachodu, co mogłoby skutkować utratą wpływów ZSRR w regionie. Źródłem teorii był fakt, że władze RPA poinformowały Mozambik po upływie dziewięciu godzin od zdarzenia, ponadto wprowadzając w błąd co do faktycznego miejsca wypadku. Por. D. Robinson, *A Case of Assassination? President Samora Machel and the Plane Crash at Mbuzini*, „Postamble”, Vol 2, No 2, 2006, s. 58-60.

⁷⁸⁵ <https://www.reuters.com/article/uk-safrica-machel-investigation-idUKBRE8BB0FY20121212> (dostęp 17.03.2023).

⁷⁸⁶ D. L. Douek, Daniel, *New Light on the Samora Machel Assassination: 'I Realized That It Was No Accident'*, „Third World Quarterly” vol. 38, no. 9, 2017, s.2060-2065.

⁷⁸⁷ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19960403-0>

⁷⁸⁸ B. S. Romzek, P. Wallace Ingraham, *Cross Pressures of Accountability: Initiative, Command, and Failure in the Ron Brown Plane Crash*, „Public Administration Review” 60, no. 3 (2000), s. 241.

miała nadany status VIP, a zezwolenie na przelot nie było wydane w ramach rejsów regularnych, zaś na podstawie norm przewidzianych dla lotnictwa wojskowego. Samolot należał do wojska⁷⁸⁹, jak też nie był wyposażony w instrumenty typowe dla lotnictwa cywilnego takie jak rejestrator rozmów z kokpitu czy rejestrator parametrów lotu⁷⁹⁰. Jego załogę stanowili żołnierze⁷⁹¹. Natomiast władze chorwackie państwa miejsca zdarzenia zinterpretowały status USAF CT-43 jako cywilny, wobec cywilnego celu - przewozu pasażerów i zdecydowały o zastosowaniu przepisów właściwych lotnictwu cywilnemu do badania⁷⁹². Ten dysonans w identyfikowaniu statusu prawnego statków powietrznych został poddany krytyce w piśmiennictwie⁷⁹³.

Po stronie amerykańskiej śmierć członka gabinetu, wielu urzędników państwowych wysokiego szczebla i dyrektorów korporacji wywołała duże zainteresowanie opinii publicznej i mediów oraz wysoki poziom niepokoju w Siłach Powietrznych, Departamencie Obrony i Białym Domu. Nie bez znaczenia dla kwestii prawnych i organizacyjnych pozostają również inne okoliczności wypadku. Mianowicie zdarzenie miało miejsce w trakcie poważnej nowelizacji przepisów dotyczących badania zdarzeń w lotnictwie wojskowym wynikających z niedostatecznie wysokiego standardu badania zdarzeń lotniczych⁷⁹⁴. Przeprowadzane badanie było szansą na odzyskanie społecznego zaufania dla komisji lotnictwa wojskowego.

W efekcie prowadzone były dwa postępowania. Minister Transportu i Komunikacji w Chorwacji wydał zarządzenie powołujące Komisję Badania Wypadku Lotniczego na podstawie krajowego prawa lotniczego, w którym stronie amerykańskiej przyznano status

⁷⁸⁹ Zarejestrowany został pod numerem 31149, ibidem.

⁷⁹⁰ S. Matthews (red.), *Dubrovnik-bound Flight Crew's Improperly Flown Nonprecision Instrument Approach Results in Controlled-flight-into-terrain Accident*, „Flight Safety Digest”, Vol. 15 No. 7/8, s. 1.

⁷⁹¹ Załoga lotnicza i samoloty, które uległy wypadkowi, były przydzielone z 76. Eskadry Powietrznej Sił Powietrznych, 86. Grupy Operacyjnej, 86. Skrzydła Powietrznego w bazie lotniczej Ramstein w Niemczech. Misją załogi było przetransportowanie Sekretarza Departamentu Handlu USA Ronalda H. Browna i delegacji dyrektorów przemysłu USA z Zagrzebia w Chorwacji do różnych miejsc w Bośni i Hercegowinie oraz Chorwacji w ciągu trzech dni. Ibidem, s. 2.

⁷⁹² M. Polkowska, *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej - system chicagowski*, Warszawa 2007, s. 78.

⁷⁹³ M. Milde, *Rendition flights and international air law*, op. cit. s. 483.

⁷⁹⁴ W 1996 r., w atmosferze ogólnego niezadowolenia z jakości prowadzonych badań w lotnictwie wojskowym, gdzie większość z nich była badana przez wewnętrzne komisje z jednostek, w których dochodziło do zdarzeń, w Kongresie przegłosowano nowy statut, z datą wejścia w życie 23 marca 1997. Nowy statut miał zastosowanie tylko do dochodzeń w sprawie wypadków i zawierał dwa ważne postanowienia: (1) większość członków komisji musi pochodzić z jednostek spoza jednostki (eskadra, batalion), w której doszło do zdarzenia, (2) przynajmniej jeden z członków komisji badającej musi posiadać doświadczenie w badaniu wypadków lotniczych. Zob. P.E. Cormier, *Accident Investigation Board: Where It Came From, How It Came to Be What It Is, and Where It Is Going*, „The Reporter” 26, no. 2, 1999, s. 6.

obserwatora. Ponadto Amerykanie zastrzegli sobie prawo do zgłaszania różnic w opinii dotyczących przyczyn katastrofy oraz poszczególnych fragmentów raportu. Komisja miała prawo zatrudniać specjalistów z różnych dziedzin w zależności od potrzeby⁷⁹⁵.

Badanie tego wypadku było prowadzone równoległe przez Amerykanów. Departament Obrony Stanów Zjednoczonych powołał własną komisję. Skład komisji obejmował zarówno wojskowych, jak i cywilnych ekspertów. Dodatkowo udział wzięli też przedstawiciele producentów, takich jak Boeing i Pratt & Whitney, jako eksperci techniczni. Kolejno w charakterze ekspertów technicznych w badaniu wzięli udział przedstawiciele Federalnej Administracji Lotnictwa (FAA) oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu (NTSB). Mieli oni za zadanie dokonać analizy procedur podejścia, oceny stanu technicznego na podstawie swojego doświadczenia w badaniu podobnych katastrof z udziałem samolotów tego typu. Ekspertów FAA oraz NTSB włączono w skład organu, ponieważ samolot wojskowy CT-43A był odpowiednikiem komercyjnego samolotu Boeing 737-200, a tym czasie NTSB prowadziła dwa dochodzenia w zakresie katastrof z udziałem tego rodzaju Boeinga. Tym samym uznano, że ich udział w tym dochodzeniu może pomóc tym organom w badaniu katastrof, a Siły Powietrzne skorzystają z wiedzy na temat samolotów Boeing 737. Co ważne Departament Obrony zadbał wówczas by przeprowadzić sekcje zwłok ofiar we własnym instytucie⁷⁹⁶. Raport końcowy z dochodzenia został opublikowany przez Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych⁷⁹⁷ z konkluzją, że wypadek został spowodowany błędem pilota, awarią dowodzenia i niewłaściwym przeszkoleniem w zakresie podejścia według wskazań przyrządów.

Można zatem wywnioskować, że badanie zostało przeprowadzone w oparciu o specjalne porozumienie między Chorwacją a USA. Państwo miejsca zdarzenia wyraziło zgodę by państwo rejestracji rozstrzygało o najważniejszych kwestiach⁷⁹⁸. Ponadto powołanie w Chorwacji organu właściwego dla lotnictwa cywilnego, zaś w USA badającego zdarzenia w lotnictwie wojskowym, unaocznia zróżnicowaną praktykę klasyfikacji prawnej statków powietrznych. Przykład ten dowodzi, że często dobór podstawy prawnej podyktowany jest interesem państwa.

⁷⁹⁵ S. Matthews (red.), *Dubrovnik-bound Flight Crew's Improperly Flown Nonprecision Instrument Approach Results in Controlled-flight-into-terrain Accident*, „Flight Safety Digest”, Vol. 15 No. 7/8, s. 1-25

⁷⁹⁶ S. Matthews, op. cit., s. 10.

⁷⁹⁷ P. A. Kerns, *First 50 Years: U.S. Air Force Judge Advocate General's Department*, Washington, DC: U.S. Air Force Judge Advocate General's Dept., 2003, s. 170.

⁷⁹⁸ Ministerstwo Spraw Zagranicznych, *Szczególne typu własności w prawie międzynarodowym w kontekście katastrofy smoleńskiej*, op. cit., s. 14.

4.4 Zdarzenie lotnicze z 2009 r. z udziałem białoruskiego samolotu na Radom Air Show

W dniu 30 sierpnia 2009 r. z udziałem samolotu Su-27UBM nr 63 należącego do Sił Powietrznych i Obrony Przeciwlotniczej Republiki Białorusi zaistniało zdarzenie lotnicze „polegające na zderzeniu samolotu z ziemią w trakcie wykonywania pilotażu na małej wysokości podczas pokazów lotniczych Air Show 2009 na lotnisku Radom. W wyniku zderzenia śmierć poniosła załoga samolotu, natomiast osoby postronne nie poniosły uszczerbku na zdrowiu.”⁷⁹⁹. Miejscowe służby (policja, straż pożarna) podjęły akcję ratunkową, zaangażowano Grupę Poszukiwawczo-Ratowniczą w celu zabezpieczenia terenu⁸⁰⁰.

W następstwie zdarzenia, w dniu 1 września 2009 r., strona białoruska - MON Białorusi - wyraziła zgodę na przeprowadzenie przez stronę polską wraz z przedstawicielami strony białoruskiej postępowania w celu ustalenia przyczyn wypadku lotniczego. Równocześnie Białoruś zawnioskowała o włączenie do wspólnej komisji upoważnionych przedstawicieli⁸⁰¹ wyznaczając ich na „członków grupy badawczej Republiki Białorusi”⁸⁰². Oznacza to, że państwo eksploatujące wyraziło zgodę na zbadanie zdarzenia przez państwo miejsca zdarzenia i zawnioskowało o równoprawny udział w badaniu. Na tej podstawie w dniu 4 września 2009 r. Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego polecił powołać komisję badania wypadku lotniczego zgodnie z obowiązującą ówczesnie normą obroną nr ref. NO-05-A005:2001⁸⁰³, a „tryb szczegółowej współpracy podczas badania zdarzenia opracować w formie porozumienia z kierownikiem grupy badawczej Republiki Białoruś”⁸⁰⁴. Rezultatem rozmów było Porozumienie między Szefem IMONds.BL a Kierownikiem Grupy Badawczej Republiki Białorusi⁸⁰⁵ zawarte w dniu 4 września 2009 r. - pięć dni po zdarzeniu - zawierające następujące ustalenia:

⁷⁹⁹ Decyzja Nr 328/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 września 2009 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Statku Powietrznego (pisownia oryginalna, niepublik.).

⁸⁰⁰ <https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/rocznica-katastrofy-lotniczej-podczas-radom-air-show> (dostęp 30.01.2023).

⁸⁰¹ W badaniu wzięli udział specjaliści z różnych dziedzin: szef i starszy inspektor Departamentu Sił Zbrojnych ds. regulacji działalności lotnictwa państwowego Republiki Białoruś, starszy nawigator-inspektor-pilot służby nawigacyjnej kontroli lotniczej dowództwa Sił Powietrznych i Sił Obrony Powietrznej, inżynierowie z Wydziału Zarządzania Uzbrojeniem Dowództwa Sił Powietrznych i Wojsk Obrony Powietrznej.

⁸⁰² Pismo Ministra Obrony Republiki Białorusi skierowane do Ministra Obrony Narodowej RP w sprawie wspólnego badania katastrofy w dniu 1 września 2009 r., nr 785.

⁸⁰³ Decyzja Ministra Obrony Narodowej nr 203/MON z dnia 17 grudnia 2001 r. Dz. Urz. MON z 2001 r. poz. 186.

⁸⁰⁴ Pismo Szefa Sztabu Generalnego WP do Szefa Inspektoratu MON ds. BL w sprawie powołania Komisji Badania Wypadku Statku Powietrznego z dnia 7 września 2009 r., nr wych. SG/1182/09.

⁸⁰⁵ Porozumienie z dnia 04.09.2009 r. pomiędzy Szefem Inspektoratu MON ds. BL a Kierownikiem Grupy Badawczej Republiki Białorusi w sprawie badania zdarzenia lotniczego (niepubl. w MP).

- 1) na wniosek państwa eksploatującego przeprowadzenie badania przejmuje miejsca zdarzenia;
- 2) badanie prowadzi „wspólna Komisja Badania Wypadku Statku Powietrznego Polski i Republiki Białorusi w składzie dwóch grup badawczych reprezentujących poszczególne kraje. Grupami badawczymi kieruje Grupa Koordynacyjna Komisji Badania Zdarzenia wyłoniona ze składu tych grup”⁸⁰⁶, pod przewodnictwem szefa IMONds.BL;
- 3) wyznaczono podkomisje specjalistyczne, w skład których wchodziły badacze z obu krajów;
- 4) wskazano na prawo właściwe - normę obronną nr ref. NO-05-A005:2001 względem funkcjonowania Komisji „w tym zakresie jej działania, sposobu powołania, kompetencji przewodniczącego, zadań członków Komisji”⁸⁰⁷;
- 5) ustalono prawo właściwe w zakresie sporządzania dokumentacji wypadku lotniczego, wskazując na stosowanie polskich przepisów Instrukcji z 2004 r.;
7. ustalono, że wynikiem badania będzie protokół w języku polskim i rosyjskim, z którym zapoznają się i który podpiszą członkowie Grupy Badawczej Państwa Zdarzenia (Polski) i Grupy Badawczej Państwa Eksploatującego (Republiki Białorusi).

Implikacją porozumienia było powołanie w dniu 18 września 2009 r. przez Ministra Obrony Narodowej RP „Komisji Badania Wypadków Statku Powietrznego”⁸⁰⁸ w celu ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia lotniczego oraz opracowania stosownych zaleceń profilaktycznych. Na przewodniczących poszczególnych podkomisji zostali wyznaczeni badacze polscy. Ustanowiono, że w zakresie dokumentacji wypadku lotniczego oraz wynagrodzenia za prace badawcze, stosuje się przepisy rozporządzenia organizacyjnego z 2004 r. Raport z badania przygotowany w październiku 2009 r. został utajniony zgodnie z decyzją Ministerstwa Obrony Białorusi⁸⁰⁹.

Równolegle prowadzone było postępowanie karne w Wojskowej Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zgodnie z właściwością miejscową. Szczątki statku powietrznego

⁸⁰⁶ Ibidem.

⁸⁰⁷ Ibidem.

⁸⁰⁸ Decyzja Nr 328/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 września 2009 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Statku Powietrznego, op. cit.

⁸⁰⁹ https://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-utajniono-przyczyny-katastrofy-su-27,nId,99284#crp_state=1 (dostęp 30.01.2023)

były sukcesywnie odsyłane na Białoruś zaraz po zbadaniu, ze względu na to, iż „właścicielem samolotu byli Białorusini, więc oni zdecydują czy wszystkie szczątki Su-27 zostaną wywiezione z Polski po zakończonym postępowaniu”⁸¹⁰.

Kazus ten jest kluczowy dla zrozumienia jak może przebiegać badanie zdarzenia lotniczego w przypadku samolotu wojskowego. W ocenie autorki zostały tu przyjęte modelowe rozwiązania. Po pierwsze trzeba podkreślić rolę międzyresortowego porozumienia bilateralnego między zainteresowanymi stronami, którego jedną z zasad poszanowanie prawa państwa rejestracji do udziału we wspólnych pracach z miejscem zdarzenia. Po drugie warto podnieść, że doprecyzowanie zasad badania zostało dokonane w drodze porozumienia *ad hoc* opisanego przez przedstawicieli organów badawczych, a więc nawet bez udziału resortów obrony narodowej. Uwagę zwraca też uznanie prawa własności państwa rejestracji i zwrot wraku od razu po zakończeniu czynności śledczych i badawczych.

Czyniąc podsumowanie powyższych czterech przypadków można stwierdzić, że praktyka badania przyczyn zdarzeń lotniczych z udziałem statków państwowych, pokazuje zróżnicowane podejście zainteresowanych państw. W zależności od okoliczności sprawy, może być więc ono prowadzone przez państwa wspólnie lub oddzielnie, przy udziale zarówno podmiotów cywilnych, jak i wojskowych, a także w oparciu o ustanowione *ad hoc* procedury badania. Przeważa jednak praktyka, w której ustalenie przyczyn katastrofy następuje wspólnie przez państwo rejestracji statku oraz państwo miejsca katastrofy. Polska posiada doświadczenie w badaniu zdarzenia, któremu uległ obcy wojskowy statek powietrzny, w ramach wspólnego organu. Obserwując praktykę delegowania zdarzeń, można zauważyć, że przewodzenie takiemu badaniu powierza się państwu, którego obywatele stanowili większość ofiar bądź, z którego pochodziły ofiary pełniące ważniejsze funkcję państwowe. Na marginesie można stwierdzić, iż relacje między państwami oraz sytuacja geopolityczna, a także uwarunkowania wewnętrzne państwa, nie pozostają bez wpływu na sferę badania zdarzeń lotniczych.

⁸¹⁰ Wypowiedź prokuratora zacytowana <https://echodnia.eu/radomskie/juz-wiadomo-co-bylo-przyczyna-katastrofy-su27-ale-czy-raport-zostanie-ujawniony/ar/8615334> (dostęp 30.01.2023).

5. Ocena prawna zastosowania Załącznika 13 do badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 r.

Powracając do przedmiotowego przypadku, mając na względzie poczyniony komentarz komparatystyczny, można dokonać oceny skutków prawnych zawartej umowy i zastosowania *in casu* reguł ustanowionych dla lotnictwa cywilnego. Zdaniem R. Abeyratne decyzja o zastosowaniu załącznika 13 do badania zdarzenia z udziałem wojskowego Tu-154M, jest „rażącym zlekceważeniem tekstu art. 3 konwencji chicagowskiej w odniesieniu do tego lotu, który dotyczył statku powietrznego eksploatowanego przez siły powietrzne obcego kraju”⁸¹¹. To zdecydowane stanowisko wybitnego eksperta prawa lotniczego, będzie asumptem do rozważań o ocenie prawnej skutków, jakie wywarła omawiana w tym rozdziale umowa.

W doktrynie pojawia się niejedyn głos doceniający pragmatyzm zawartej umowy ze względu na upływ czasu, który zdaniem G. Zająca „w badaniu wypadków lotniczych ma (...) bardzo istotne znaczenie. Czas jest wrogiem badania wypadków. Pojawia się tu kwestia odpowiedniego zabezpieczenia materiałów dowodowych, przeprowadzenia czynności związanych z identyfikacją ofiar itd. Szybka decyzja umożliwiła sprawne wyjaśnianie katastrofy.”⁸¹². Mimo zaniedbań ze strony MAK, z którymi opinia publiczna była zaznajomiona od jesieni 2010 r., autor ten w 2012 r. z przeświadczeniem dodawał, że zastosowanie Załącznika 13 pozwalało „oczekiwać rzetelnego wyjaśnienia, opartego na jasnych mechanizmach prowadzenia postępowania wyjaśniającego.”⁸¹³. W tym samym aprobatywnym tonie wyraża się T. Compa, który dostrzegł w stosowaniu Załącznika 13 precyzyjne zapisy przewidujące jawność postępowania, w miejsce enigmatycznego Porozumienia z 1993 r.⁸¹⁴.

Wyważoną opinię wyraził P. Kasprzyk akcentując, że w 2011 r. było „zbyt wcześnie, aby w pełni ocenić decyzję o zastosowaniu załącznika 13 (...). Ponadto, przed podjęciem próby udzielenia wyczerpującej odpowiedzi na to pytanie, należałoby najpierw ocenić oficjalne informacje dotyczące sposobu, w jaki procedury z załącznika 13 były w praktyce stosowane przez władze rosyjskie i polskie podczas badania technicznego. Na przykład władze polskie

⁸¹¹ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit. s. 651.

⁸¹² G. Zając, *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, op. cit. s. 81.

⁸¹³ *Ibidem*, s. 82.

⁸¹⁴ T. Compa, J. Rajchel, op. cit. s. 137.

utrzymują, że przepisy załącznika 13 dotyczące praw pełnomocnika nie były w pełni przestrzegane przez kierownika badania MAK.”⁸¹⁵. Postulował również, by doświadczenia z kwietnia 2010 r., spowodowały uchwalenie przez Polskę własnych procedur na wypadek ponownego zdarzenia w przyszłości.

G. Górski dostrzega wagę mijającego czasu i negatywnego wpływu, jaki mogłyby mieć na badanie przeciągające się negocjacje, jednocześnie podkreśla okoliczności sprawy, które jego zdaniem nie zostały wzięte pod uwagę przez Polski rząd, tj.:

- „śmierć polskiego Prezydenta, który udawał się z oficjalną wizytą na obchody Zbrodni Katyńskiej,
- fakt, że katastrofie uległ samolot rosyjskiej produkcji, który do tego został poddany w nieodległej przeszłości remontowi kapitalnemu w rosyjskiej fabryce, wreszcie
- okoliczności, że zdarzenie nastąpiło w związku z lądowaniem na lotnisku wykorzystywanym przez armię rosyjską w sytuacji, gdy kilka dni wcześniej lądowały tam samoloty innych przywódców Polski i FR powodowały, że to strona rosyjska winna była dążyć do maksymalnej transparentności swoich działań, związanych z wyjaśnieniem tej tragedii, (...)
- fakt, że na pokładzie samolotu wojskowego znajdowali się wszyscy najważniejsi polscy dowódcy wojskowi, tworzył określone konsekwencje wynikające z przynależności Polski do Paktu Północnoatlantyckiego”⁸¹⁶.

G. Górski reprezentuje pogląd, iż Polska mogła wykorzystać te argumenty w negocjacjach i dążyć do całkowitego przejęcia badania, co w zestawieniu z omawianymi powyżej kazusami, jest przekonujące. Kolejny prawnik, który zgłębił aspekty prawne umowy nazwał ją aktem kapitulacji i gestem białej flagi, z uwagi na rezygnację władz RP „(...) z jakiegokolwiek próby: (i) negocjowania ze stroną rosyjską, bezpośrednio po katastrofie – z uwagi na polityczną skalę wydarzenia - powołania niezależnej komisji lub procedury badania katastrofy; (ii) konsekwentnego negocjowania w dobrej wierze ze stroną rosyjską (przed i w toku prowadzonych badań) urzeczywistnienia – przewidzianych Załącznikiem nr 13 - gwarancji uczestnictwa strony polskiej w procesie badania przyczyn katastrofy smoleńskiej - daje asumpt do tego, aby kwietniową decyzję premiera RP postrzegać w jej istocie

⁸¹⁵ P. Kasprzyk, *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident*, *Air and Space Law*, op. cit., s. 216.

⁸¹⁶ T. Jasudowicz, G. Górski, op. cit. s. 12-14.

i porównywać w jej lapidarności, do aktu wywieszenia białej flagi.”⁸¹⁷. Poza tym P. Daranowski krytykował również kwestię zawarcia umowy w formie innej niż pisemna podnosząc, podobnie jak doktryna przytaczana w podpunkcie 3.2 bieżącego rozdziału, iż niepodanie do publicznej wiadomości treści rozmowy i poczynionych ustaleń w ramach umowy dorozumianej, jest brakiem poszanowania „szczególnej wartości w obrębie społeczności międzynarodowej, jaką jest - jawność obrotu traktatowego”⁸¹⁸.

Również wielokrotnie cytowany w pracy M. Żylicz, który widział zasadność przyjęcia Załącznika 13, a nawet postanowień Konwencji chicagowskiej pozwalających na odwołanie się do Rady ICAO, przyznał, że „być może - gdyby był dłuższy czas do namysłu – można było próbować uzgodnić tryb załatwiania spraw spornych, widocznie jednak liczone na realizację porozumienia przez strony w dobrej wierze - bez zakłóceń”⁸¹⁹.

Górski, krytykując zawartą umowę, sformułował alternatywną propozycję dostrzegając: „nie ulega wątpliwości, że istnienie stypulacji art. 11 Porozumienia z 1993 roku, w związku z treścią przepisu 5.2 Załącznika nr 13 do Konwencji, w powiązaniu deklarowaną dobrą wolą strony rosyjskiej, tworzyło przesłanki do przejścia pełnej odpowiedzialności za badanie katastrofy smoleńskiej z decydującym udziałem strony polskiej”⁸²⁰.

Na podobne rozwiązanie wskazał P. Pszczółkowski twierdząc, że „nic nie stało na przeszkodzie, by w drodze analogicznego porozumienia, zawartego *ad hoc*, umawiające się strony zdecydowały o zastosowaniu art. 11 porozumienia z 1993 roku, jedynie doprecyzowując tryb procedowania przy wspólnym badaniu przyczyn wypadku. Porozumienie z 1993 roku stawiało Rzeczpospolitą Polską w oczywiście korzystniejszej sytuacji, albowiem zapewniało badania wspólne.”⁸²¹.

N. Wojtanowska nazwała decyzję o wyborze podstawy prawnej „niechlubnym przypadkiem prawnym, który ma szansę się znaleźć w kanonie podręczników prawa międzynarodowego”⁸²², głównie ze względu na niezastosowanie formy pisemnej, która dzisiaj

⁸¹⁷ P. Daranowski, *Porozumienie określające podstawę prawną i tryb badania katastrofy smoleńskiej*, op. cit. s. 346.

⁸¹⁸ Ibidem, s. 349.

⁸¹⁹ M. Żylicz, *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, op. cit., s. 9.

⁸²⁰ T. Jasudowicz, G. Górski, op. cit. s. 21.

⁸²¹ P. Pszczółkowski, *Podstawy prawne badania przyczyn katastrofy smoleńskiej*, op. cit., s. 363.

⁸²² N. Wojtanowska, op. cit., s. 110.

jest już powszechnym sposobem zawierania porozumień międzynarodowych, jak też i wobec „zminimalizowania znaczenia Polski w badaniu, stawiając ją w roli petenta.”⁸²³.

Mając na uwadze analizę prawną dokonaną w całej rozprawie, autorka ocenia zawartą umowę jako uchybiającą zobowiązaniom międzynarodowym przyjętym w Porozumieniu z 1993 r. Prawo międzynarodowe i praktyka państw zna pojęcie kolizji czy konfliktu między umowami międzynarodowymi. Gdyby przyjąć, że strony zawarły dwustronne porozumienie wyłączające obowiązywanie Porozumienia z 1993 r. w zakresie art. 11 - badania zdarzeń lotniczych i zdecydowały o zastosowaniu Załącznika 13, można by taką umowę interpretować według zasady *lex posterior derogat legi priori*, jednak jak wynika z analizy przeprowadzonej w punkcie 2.2 niniejszego rozdziału, *de facto* art. 11 Porozumienia z 1993 r. został zastosowany do prac polskiej KBWLLP, bowiem bez stosownej umowy międzynarodowej polski organ nie miałby kompetencji do badania zdarzenia poza granicami Polski. Dlatego analizowana umowa dwustronna między szefami rządów Polski i Rosji, spowodowała sprzeczność z Porozumieniem z 1993 r., której nie dało się usunąć w drodze interpretacji, co jest standardowym postępowaniem w przypadku kolizji norm⁸²⁴, ze względu na brak jednoznaczności postanowień zawartej umowy ustnej (opisany w podpunkcie 3.4 niniejszego rozdziału).

Oceniając umowę całkowicie *post factum* autorka stwierdza, że była to umowa niekorzystna, chociaż mieszcząca się w granicach prawa międzynarodowego pod względem formalnoprawnym. Jak można było zaobserwować w punkcie 4 przy okazji dokonanej komparatystyki, czy w rozdziale drugim przy okazji omawiania podstaw prawnych do badania zdarzeń lotniczych z udziałem wojskowych statków powietrznych, dość powszechną praktyką jest stosowanie Załącznika 13 jako globalnie znanej i „sprawdzonej” procedury badania wypadków i incydentów. Jednocześnie warto pamiętać, że w omawianych kazusach, państwo rejestracji, w każdym przypadku zabiegało o pełnoprawne uczestnictwo, przejęcie badania lub powoływało własny organ zgodnie z prawem krajowym, czerpiąc informacje od państwa miejsca zdarzenia.

Na koniec nie można stracić z pola widzenia *ratio legis*, którym kierowały się strony umowy polsko-rosyjskiej. Słusznym było zabieganie o określenie precyzyjnych procedur badania, jednak jak widać z perspektywy czasu, nie zabezpieczyło to strony polskiej przez

⁸²³ Ibidem.

⁸²⁴ A. Wyrozumska, op. cit., s. 284, 287.

nadużyciami popełnionymi przez Rosję, poczynając od bezprawnego - zdaniem nie tylko Polski, ale też i społeczności międzynarodowej - przetrzymywania szczątków samolotu i rejestratorów pokładowych.

6. Wnioski

Przedmiotem niniejszego rozdziału było omówienie umowy międzynarodowej zawartej w sprawie badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku. Krótki wstęp teoretyczny zreferował różnice między pojęciami porozumienie, umowa międzynarodowa i traktat. Prawo międzynarodowe nie wyklucza istnienia umowy w innej formie, niż pisemna - umowy ustnej czy dorozumianej. Strony przy zawarciu takich umów godzą się na stosowanie prawa zwyczajowego w zakresie ich ważności czy interpretacji. Szczególnym rodzajem umowy międzynarodowej, przewidzianej dla lotnictwa cywilnego, jest memorandum o współpracy organów badania zdarzenia lotniczego jako umowa ramowa, a także memorandum delegujące, za pomocą którego można uzgodnić, kwestię delegacji części uprawnień czy przekazania badania zdarzenia lotniczego do podmiotu innego niż państwo miejsca zdarzenia. Jeden z wzorów załączony do podręcznika ICAO obowiązywał w dniu 10 kwietnia 2010 roku i mógł stanowić podstawę do przekazania badania w drodze umowy pisemnej.

W rozdziale zestawiono też najważniejszą faktografię przebiegu badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu wojskowego Tu-154M. Zauważyć można, że decyzja w sprawie wyboru ram prawnych dla procesu badawczego nie została podjęta w pierwszych dniach. Początkowo za badanie odpowiedzialne były podmioty wojskowe, zaś od 13 kwietnia 2010 r. uprawnienie do badania na terytorium Federacji Rosyjskiej posiadał MAK. Wówczas po stronie polskiej rozważano dwie podstawy prawne. Jednym z nich było polsko - rosyjskie Porozumienie z 1993 roku., które *de facto* zastosowano do powołania KBWLLP na mocy prawa krajowego. Umowa ta, chociaż podważana jako akt prawa międzynarodowego o mniejszej wadze, nieratyfikowany i zawarty jedynie między resortami obrony państw stron, mogła znaleźć zastosowanie *in casu* i stać się podstawą powołania wspólnej komisji. Mimo to, państwo polskie odstąpiło od zastosowania Porozumienia z 1993 r. w relacjach z Rosją, ze względu na jego lakoniczność, brak szczegółowych procedur dochodzenia. Drugą analizowaną podstawą prawną, był Załącznik 13. Argumentami przemawiającym za SARP były szczegółowość procedur, które miało wypełnić państwo miejsce zdarzenia

jakteż ukonstytuowanie praw akredytowanego przedstawiciela państwa rejestracji, a także szereg norm związanych z ochroną dowodów i wydawaniem raportu.

Analizując aspekty formalno-prawne umowy międzynarodowej zawartej na potrzeby badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r., można zauważyć, że intencją Polski było zastosowanie prawa możliwie szczegółowego w relacjach między państwem rejestracji a państwem miejsca zdarzenia. Stronami umowy był Prezes Rady Ministrów po stronie Polski oraz Przewodniczący Rady Ministrów po stronie Federacji Rosyjskiej. Pomimo przeanalizowania szeregu dokumentów źródłowych, a także opinii doktryny, nie można udzielić jednoznacznie odpowiedzi na temat formy i sposobu zawarcia umowy. Wysoce prawdopodobne jest, że doszło do zawarcia umowy przez aprobatę, bądź w drodze innej umowy ustnej. Wiele źródeł wskazuje na to, że to strona rosyjska zaproponowała i *de facto* zadecydowała o zastosowaniu Załącznika 13, na co strona Polska wyraziła zgodę bądź milcząco przystała. Ustalając przedmiot i treść umowy autorka doszła do wniosku, że strony postanowiły o zastosowaniu *per analogiam*, czyli odpowiednio treści Załącznika 13. Strony prawdopodobnie nie dokonały dalej idących ustaleń, które uwzględniałyby szczególnie oficjalny charakter lotu oraz fakt przynależności Tu-154M do lotnictwa wojskowego.

Zestawienie badanego przypadku z innymi zdarzeniami lotniczymi o podobnym charakterze, pokazuje niejednorodną praktykę państw w materii badania wypadków z udziałem statków powietrznych o statusie VIP, czy statków wojskowych, w sytuacji zdarzenia ma miejsce poza granicami państwa rejestracji. Natomiast, we wszystkich tych zdarzeniach ewidentnym jest, że zarówno państwo rejestracji, jak i państwo, z którego pochodziła większość ofiar zabiegały o równoprawny udział w badaniu zdarzenia lotniczego, bądź o przejęcie takiego oddelegowanie od państwa miejsca zdarzenia.

Analizując opinie dotyczące przedmiotowej umowy wyrażone w piśmiennictwie, można wyprowadzić wniosek, iż część autorów podkreśla pragmatyzm stron i fakt, że Załącznik 13 dostarcza najdokładniejszych reguł postępowania, także jest powszechnie uważany przez społeczność międzynarodową za możliwy do stosowania przy wypadkach i incydentach w lotnictwie państwowym. Z drugiej jednak strony autorzy zauważają, że nieskorzystanie z zapisów Porozumienia z 1993 r. osłabiło pozycję Polski względem Rosji i uniemożliwiło wyegzekwowanie praw nadanych przez załącznik 13, takich jak np. udział w badaniu zdarzenia akredytowanego i jego doradców oraz złożenie uwag do raportu do projektu raportu końcowego.

Jak wskazano w rozdziale drugim, do lotnictwa wojskowego mogą mieć zastosowanie zasady załącznika 13, stąd zdaniem autorki w przedmiotowej sprawie nie było konieczności negocjowania nowych zasad prowadzenia badania zdarzeń lotniczych. Należało zaś skorzystać z Porozumienia z 1993 r., który stanowił fundament do dalszych ustaleń między stronami.

ZAKOŃCZENIE I WNIOSKI

Kazus zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 roku stanowi wielopłaszczyznowe zagadnienie badawcze, a dla autorki stał się asumptem do zgłębienia problematyki badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym w ujęciu międzynarodowoprawnym. Niniejsza dysertacja dążyła do udowodnienia, bądź falsyfikacji tezy postawionej we wstępie, zakładającej, że badanie przyczyn i okoliczności zanalizowanego zdarzenia z udziałem wojskowego statku powietrznego, zostało niewłaściwie poddane regułom odpowiednim dla lotnictwa cywilnego na mocy bilateralnej ustnej umowy międzynarodowej, z pominięciem obowiązującego Porozumienia z 1993 roku. Dowiedzenie tezy, wraz z tezami pomocniczymi, dotyczącymi aspektów prawnych statków powietrznych oraz zasad badania zdarzeń lotniczych w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, jak też prawa umów odbyło się w trzech etapach odpowiadających celom pracy, a każdemu z nich został poświęcony odrębny rozdział dysertacji. Po pierwsze, skoro o stosowaniu właściwych konwencji i norm międzynarodowych rozstrzyga status prawny statku, należało zbadać czy Tu-154M był statkiem cywilnym, czy państwowym w świetle prawa międzynarodowego. Po drugie należało zaobserwować, jakie przepisy regulują badanie zdarzeń lotniczych, w jakim zakresie są one spójne dla obydwu rodzajów lotnictwa oraz z czego wynikają różnice. Odrębnym problemem był proces badania zdarzeń, które nastąpiły w wyniku aktu bezprawnej ingerencji. Po trzecie poddano analizie bilateralną umowę międzynarodową dotyczącą badania przedmiotowego zdarzenia lotniczego - zakres jej obowiązywania, formę, z uwzględnieniem alternatywnych możliwości, które dawało obowiązujące prawo, przede wszystkim Porozumienie z 1993 r.

Określenie statusu prawnego statków powietrznych zgodnie z dychotomicznym podziałem na cywilne i państwowe wcale nie jest jednoznaczne w prawie międzynarodowym. Może to budzić zdziwienie, zważywszy że Konwencja chicagowska, którą związana jest zdecydowana większość społeczności międzynarodowej, w art. 3 lit. b wskazuje enumeratywnie, jakie statki zalicza się do lotnictwa państwowego - będące w służbie policyjnej, celnej i wojskowej, zatem to cel, w którym wykorzystywany jest statek powietrzny stanowi czynnik dystynktywny dla lotnictwa. W dyskursie akademickim nadal pomocniczo używa się kryteriów sformułowanych w ramach wcześniejszej Konwencji paryskiej kierującej się koncepcją przynależności.

Ważnym wnioskiem płynącym z analizy czynników dywersyfikacyjnych dokonanej w pierwszym rozdziale jest państwowy charakter statku powietrznego Tu-154M w każdym z kryteriów. Przyjmując przesłankę celu - kryterium funkcjonalne lotu wykonywanego przez Tu-154M trzeba stwierdzić, że był wykorzystywany do przewozu głowy państwa, która udawała się z oficjalną wizytą na terytorium Rosji. Zdaniem Abeyratne dla uzyskania statusu państwowego ważne jest czy lot odbywa się w sprawach służbowych (*ang. official business*), comiało miejsce w analizowanym kazusie⁸²⁵. Podobnie dokonując oceny pod kątem kryterium przynależności, znaczenie ma fakt wpisania samolotu Tu-154M do rejestru Ministra Obrony Narodowej. Już to przesądza o statusie statku, bowiem w doktrynie podkreśla się, że „*ex definitione* tylko państwa mogą posiadać wojskowe statki powietrzne”⁸²⁶, a oznaczenie samolotu biało-czerwoną szachownicą oraz okoliczność posiadania wojskowej załogi jedynie wzmacnia argumentację na rzecz uznania tego samolotu za państwowy - wojskowy.

Widać też jak doniosłe znaczenie ma prawidłowe określenie sytuacji międzynarodowo-prawnej statku powietrznego, bowiem determinuje ono stosowanie określonego reżimu prawnego. Wszystkie państwowe statki powietrzne są uważane za przedłużenie władzy samego suwerennego państwa, a statki militarne są narzędziami i wyrazem siły militarnej państwa⁸²⁷, dlatego cieszą się immunitetem związanym z przynależnością do państwa. Przyglądając się incydentowi zmuszenia do lądowania na Węgrzech statku powietrznego Stanów Zjednoczonych Ameryki w 1951 r. wyprowadzić trzeba wnioski, że nawet statki wojskowe nieuzbrojone, realizujące zadania na rzecz dyplomacji, czyli czynności suwerennego państwa - *de iure imperii*, przewożące cargo przy udziale wojskowej załogi są jednoznacznie statkami korzystającymi z suwerennego immunitetu od zagranicznych rewizji i inspekcji. Dodatkowo analiza stanowisk doktryny potwierdza istnienie immunitetów dyplomatycznych dla statków państwowych. W przypadku zniszczenia statku powietrznego zdania są podzielone - część doktryny odwołując się prawa morza odmawia wrakowi immunitetów, równocześnie pojawiają się głosy, że szczątki samolotu pozostają własnością państwa i chroni je immunitet państwa. Autorka uważa za przekonujące zachowanie immunitetu w sytuacji legalnego pobytu w innym państwie, gdy majątek państwa i siły zbrojne podlegają ochronie⁸²⁸.

Identyfikując dalej międzynarodowy status statku używanego w służbie publicznej autorka zaobserwowała tendencję do rozszerzania tej kategorii, włączając w nią - poza służbami

⁸²⁵ R. Abeyratne, *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, op. cit., s. 652.

⁸²⁶ M. Piątkowski, *Prawo do lotnictwa wojskowego podmiotów niepaństwowych*, op. cit.

⁸²⁷ M. Milde, *Rendition flights and international air law*, op. cit., s. 478.

⁸²⁸ W. Góralczyk, S. Sawicki, op. cit., s. 151.

wymienionymi enumeratywnie w Konwencji chicagowskiej - straż graniczną, straży pożarną, poszukiwania i ratownictwa, służby sanitarne, a nawet geologiczne, kartograficzne, ochrony środowiska⁸²⁹, a także statek używany przez inne służby ścigania (lub aparatu przymusu) państwa⁸³⁰. Powszechnie przyjmuje się też, że loty z przedstawicielami władzy urzędu na pokładzie traktowane są jako loty państwowe, chociaż żadna norma międzynarodowego prawa lotniczego nie definiuje tego *expressis verbis*. Dodatkowo tendencje do uznawania za państwowe statków przewożących najważniejsze osoby w państwie unaocznia stanowisko środowiska naukowego, które jest w przeważającej mierze krytykiem interpretowania jako cywilnego statku, który uległ wypadkowi w 1996 r. w Chorwacji noszącego wojskowe znaki rejestracyjne, przewożącego pasażerów o statusie VIP, m. in. sekretarza handlu USA, czy operacji wykonywanej przez Tu-154M jako nieregularnego lotu przewożącego pasażerów w raporcie rosyjskiej komisji.

Internacjoniści podkreślają, że nie można pominąć również rozwiązań prawa krajowego, do których może odsyłać prawo międzynarodowe, stąd autorka pomocniczo dokonała analizy komparatystycznej definicji statku powietrznego cywilnego, państwowego oraz wojskowego w prawie krajowym Łotwy, Ukrainy, Włoch oraz USA. Za godną uwagi należy uznać wielowymiarową definicję sformułowaną przez włoskiego prawodawcę, który poprzez statek państwowy rozumie samoloty wojskowe oraz będące własnością państwa, wykorzystywane przez policję, służbę celną i straż pożarną, Departament Ochrony Cywilnej lub w jakiegokolwiek innej służbie państwowej, jak też statki powietrzne użyte przez podmioty publiczne lub prywatne incydentalnie, okazjonalnie do działań mających na celu ochronę bezpieczeństwa narodowego. Najważniejszą obserwacją płynącą z przeprowadzonej komparatystyki jest przeważające podejście funkcjonalne oraz użycie kryterium rejestracji państwowych statków powietrznych do doprecyzowania definicji np. statku wojskowego. We wszystkich państwach statek służący do transportu czołowych polityków, szczególnie głowy państwa jest jednoznacznie statkiem państwowym.

W ramach dyskursu na forum Rady ICAO, trwającego od lat 90. ubiegłego wieku, społeczność międzynarodowa ewidentnie zalicza statki używane do transportu pasażerskiego najważniejszych osób w państwie, tzw. VIP do statków państwowych. W następstwie ostatnich

⁸²⁹ M. Milde, *International Air Law and ICAO*, op. cit., s. 67.

⁸³⁰ W oryg. „other law enforcement services of a State”, por. ICAO, *Manual on the regulation of international air transport*, Doc. 9626, 1006, wyd. 3, Montreal 2018, 5.2, s. 188.

prac ICAO z 2016 r. powstał też katalog dodatkowych czynników ułatwiających interpretację prawną w razie wątpliwości:

- rodzaj ładunku;
- własność i stopień kontroli i nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego przez kompetentne służby państwa;
- charakter przewożonych pasażerów i to, czy lot był powszechnie dostępny;
- czy plan lotu został złożony i czy uzyskano zwykle zezwolenia;
- charakter dokumentacji przewożonej na statku powietrznym (np. świadectwo rejestracji, świadectwo zdatności do lotu, licencje dla załogi, dziennik podróży itp.);
- rejestracja i oznakowanie;
- charakter, sposób wyszkolenia i certyfikacji załogi.

Powyższe prowadzi do jednoznacznych wniosków dotyczących statku powietrznego Tu-154M. Był to statek państwowy wojskowy przede wszystkim ze względu na:

- umieszczenie w rejestrze wojskowych statków powietrznych, przynależność do jednostki wojskowej,
- oznaczenie statku powietrznego (biało-czerwona szachownica), a także znak wywoławczy (PLF 101),
- wojskowy typ załogi,
- odbywanie lotów na podstawie wojskowego planu lotu oraz uzyskanie specjalnej zgody wykonanie lotu wojskowego w przestrzeni powietrznej Republiki Białoruskiej oraz Federacji Rosyjskiej wynikające z umów dwustronnych zawartych między resortami obrony, nie Konwencji chicagowskiej,
- obecność prezydenta na pokładzie i status HEAD,
- cel podróży, czyli odbycie oficjalnej, służbowej wizyty głowy państwa na uroczystości upamiętniające Zbrodnię Katyńską,
- brak powszechnego dostępu do lotu (wejście na pokład odbywało się jedynie na podstawie zaproszenia),
- fakt pozostawania samolotu w dyspozycji Kancelarii Prezydenta RP oraz koordynacji przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Argumentację tę dodatkowo wzmacnia szereg przywilejów przysługujących temu statkowi powietrznemu, tj. zwolnienie z opłat za ewentualne przekroczenie norm

dopuszczalnego hałasu, opłat za starty i lądowania, co jest cechą charakterystyczną w przypadku lotów dyplomatycznych i VIP.

Przegląd literatury w przedmiotowej kwestii dostarcza refleksji - zagraniczna doktryna jednoznacznie stoi na stanowisku uznającym Tu-154M za statek państwowy, zaś w polskim środowisku naukowym zdania są podzielone.

W wymiarze międzynarodowym statek został zidentyfikowany przez Komisję Europejską jako zarejestrowany i eksploatowany statek wojskowy, wykonujący lot państwowy, przez Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy jako państwowy, realizujący przelot oficjalnej delegacji, służący celom państwowym, podobnie przez Biuro Prawne i Stosunków Międzynarodowych ICAO jako statek państwowy w świetle art. 3 Konwencji chicagowskiej

Powyżej opisane wnioski pozwoliły na zrealizowanie celu, jakim było zbadanie uwarunkowań prawnych statku powietrznego Tu-154M. Tym samym udowodniono pierwszą część tezy głównej - samolot Tu-154M był wojskowym statkiem powietrznym, a także pierwszą tezę pomocniczą - statki powietrzne transportujące najważniejsze osoby w państwie, włączając głowy państw, identyfikowane są jako statki państwowe w rozumieniu prawa międzynarodowego.

Konkluzje te były niezbędne by przejść do kolejnej części rozważań w przedmiocie reżimu prawnego właściwego dla badania zdarzenia z udziałem Tu-154M. Problematyka badania zdarzeń lotniczych należy do obszaru związanego z bezpieczeństwem wykonywania lotów. Drugim filarem bezpiecznej żeglugi powietrznej jest ochrona lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji.

Badanie zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym jest uregulowane w Załączniku 13 do Konwencji chicagowskiej, a także w licznych podręcznikach i wytycznych. Trzeba w tym miejscu podkreślić szczególny charakter prawny załączników do Konwencji chicagowskiej, które tworzą odmienny od zobowiązań zaciągniętych przez państwa-strony samej konwencji, stosunek prawny. Z czysto prawnego punktu widzenia można argumentować, że załączniki do Konwencji chicagowskiej, w tym utworzony na mocy art. 37 lit. k konwencji Załącznik 13, nie stanowią jej integralnej części oraz nie posiadają tej mocy, co przepisy umowne⁸³¹. W praktyce natomiast, jak słusznie podnosi R. Abeyratne, należy rozważać załącznik jako część konwencji, co wynika chociażby z idei systemu chicagowskiego, którego głównym założeniem

⁸³¹ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, op. cit., s. 111.

jest ustrukturyzowanie praktyki regulacyjnej w zakresie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi powietrznej⁸³², a które to kompetencje zostały zastrzeżone w art. 54 Konwencji dla Rady ICAO.

Jednocześnie konwencja przewiduje w art. 38 możliwość uchylecia się od przestrzegania SARP. Zdaniem P. Dempsey'a czyni to SARP jedynie *soft law*, ponieważ SARP trudno uznać za wiążące, jeśli państwa mogą je odrzucić na podstawie subiektywnego samostanowienia⁸³³. Na tym samym stanowisku stoi Z. Galicki wobec trybu powstawania i wprowadzania zmian w SARP w systemie „*contracting-out*”⁸³⁴. Jednak powszechność systemu chicagowskiego sprawia, że społeczność międzynarodowa korzysta z zasad skatalogowanych w Załączniku 13 i wydawanych przez ICAO podręczników nawet w przypadku zdarzeń spoza lotnictwa cywilnego, interpretując te postanowienia jako dobrą praktykę.

Nurtującą kwestią jest znaczenie badania zdarzeń lotniczych, trzeba bowiem pamiętać, że całe dochodzenie techniczne odbywa się jedynie w celu ustalenia przyczyn i okoliczności, bez wskazywania winnych, co ma prowadzić do profilaktyki i poprawy bezpieczeństwa. Co ważne w kontekście lotnictwa państwowego, wskazuje się, że przeprowadzenie badań na wysokim poziomie wzmacnia system bezpieczeństwa państwa⁸³⁵. To natomiast prowadzi do refleksji szczególnie w przypadku ustalenia przyczyn i okoliczności zdarzeń ze sfery ochrony lotnictwa, które to zdarzenia mogą zburzyć zaufanie społeczeństwa do państwa, bądź poszczególnych podmiotów lotniczych, np. portu lotniczego. Organy są zobowiązane wówczas do przedsięwzięcia środków, które przywrócą stan bezpieczeństwa - w tym zakresie pomocne mogą być ustalenia i zalecenia komisji badającej zdarzenie.

Przeгляд reguł badania technicznego zdarzeń z uwzględnieniem dychotomicznego podziału lotnictwa, doprowadził do następujących konkluzji. Lotnictwo państwowe w zasadzie nie stało się przedmiotem regulacji międzynarodowych o zasięgu globalnym, w konsekwencji społeczność międzynarodowa do tej pory nie wypracowała skutecznego mechanizmu prowadzenia badań zdarzeń lotniczych w przypadku statków niecywilnych.

⁸³² R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, op. cit., s. 422

⁸³³ P. Dempsey, *Public International Air Law*, op. cit. s. 76.

⁸³⁴ Z. Galicki, *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, op. cit., s. 5.

⁸³⁵ M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, op. cit., s. 95.

Wśród aktów międzynarodowych normujących tę problematykę dla lotnictwa wojskowego można wskazać stowarzyszeniowe dokumenty wojskowe - porozumienia standaryzacyjne wydawane w ramach NATO oraz recypujące je polskie normy obronne, które przewidują, że państwo użytkujące może uczestniczyć w połączonym dochodzeniu lub przeprowadzić własne oddzielne dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Co do zasady odpowiedzialność za przeprowadzenie badania wypadku lub incydentu z udziałem wojskowego statku powietrznego obowiązuje właściwość miejsca zdarzenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku udziału „sprzętu, środków technicznych lub personelu z dwóch lub więcej krajów, odpowiedzialność za przeprowadzenie badania tych zdarzeń powinna być przekazana władzom wojskowym krajów użytkujących”. Nadto, odmiennie od reguł właściwych dla statków cywilnych, porozumienie standaryzacyjne uznaje, że obok zapobiegania wypadkom, dochodzenie może mieć różne cele, a raport z badania może zostać wykorzystany do postępowań dyscyplinarnych, przyznawania roszczeń czy innych sporów sądowych. Postanowienia NATO nie wykluczają stosowania reguł Załącznika 13 do badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie wojskowym jako dobrej praktyki, ze względu na ich powszechność.

Stosowanie dokumentów stowarzyszeniowych w oczywisty sposób obliuguje jedynie członków stowarzyszenia. Dlatego abstrahując od postanowień NATO, gdy dojdzie do zdarzenia z udziałem państwowego statku powietrznego na terytorium państwa trzeciego, zainteresowane państwa muszą porozumieć się co do zasad i procedur, zgodnie z którymi odbędzie się badanie zdarzenia. Stąd często spotykane jest regulowanie kwestii badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym w drodze dwustronnych umów w przedmiocie obronności, transportu wojskowego, jak też i współpracy innych służb mundurowych posługujących się transportem lotniczym. Należy pogodzić interesy obu państw - z jednej strony państwo miejsca zdarzenia ma prawo przeprowadzić badanie zgodnie z właściwością miejscową, wykonując suwerenne władztwo nad swoim terytorium⁸³⁶. Z drugiej strony, państwo rejestracji, zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, ma prawo wziąć udział w badaniu, z uwagi chociażby na prawo własności statku powietrznego oraz na okoliczność, że na jego pokładzie mogą znajdować się dokumenty państwowe czy urządzenia chronione tajemnicami.

⁸³⁶ Por. G. Zając, *Rules and procedures of accident investigation in civil aviation*, op. cit., s. 44.

Analiza polskiej praktyki zawierania tego rodzaju umów dowodzi, że postanowienia dotyczące sytuacji awaryjnych oraz wyjaśniania zdarzeń lotniczych zakładają trzy różne scenariusze:

1. powołanie wspólnej komisji (np. Porozumienie z 1993 r. z Federacją Rosyjską, czy Porozumienie z Białorusią);
2. umożliwienie przeprowadzenia części badania technicznego państwu rejestracji oraz pełną wymianę informacji (np. Porozumienie z Litwą, czy Porozumienie z Ukrainą);
3. wspólne prowadzenie badania przez organy właściwe stron (np. w przypadku Porozumienia z Republiką Czeską, czy Porozumienia z Republiką Słowacką).

Polski organ - KBWLLP - może powadzić badanie zdarzenia lotniczego zaistniałego w lotnictwie państwowym poza terytorium Polski pod pewnymi warunkami. Dotyczy to zdarzeń, w których uczestniczyły państwowe statki powietrzne, jeżeli:

1. przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, takie jak przytoczone powyżej, albo
2. jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze KBWLLP uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo
3. jeżeli właściwy organ obcego państwa sam nie podjął badania.

O ile przytoczone powyżej brzmienie art. art. 140 ust. 1b ustawy nie uległo zmianie od 2010 r., o tyle modyfikacjom uległy akty wykonawcze. Zgodnie ze stanem prawnym na dzień 10 kwietnia 2010 r., na podstawie Instrukcji z 2004 r. uzupełniającej postanowienia ustawowe, w wymienionych wyżej przypadkach, badanie prowadzić miała wspólna komisja, której rdzeń stanowiła polska grupa badawcza. Podobnie w sytuacji, w której w zdarzenia poza granicami państwa uczestniczył personel lub sprzęt lotnictwa państwowego. Wówczas §24 ust. 2 Instrukcji z 2004 r. przewidywał delegowanie grupy badawczej lub przedstawicieli, którzy uczestniczą w badaniach danego zdarzenia lotniczego. Jak wiadomo do powołania wspólnej komisji w 2010 roku nie doszło, ze względu na poddanie badania przyczyn i okoliczności regułom Załącznika 13, który przewiduje uprawnienie do przeprowadzenia dochodzenia technicznego dla państwa miejsca zdarzenia.

Obowiązująca obecnie Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych z 2015 r. zawiera uprawnienie dla KBWLLP do zbadania takiego zdarzenia, jeśli zostanie zawarte porozumienie *ad hoc* w uzgodnieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Przy sporządzaniu porozumienia zastosowanie znajdują zapisy STANAG 3531 (Normy Obronnej

NO-05-A005). Brakuje natomiast konkretnej procedury zawierania takich umów międzynarodowych, co autorka szerzej skomentuje w postulatach *de lege ferenda*.

Jak zapowiedziano we wstępie, dysertacja porusza też problem pomijany przez środowisko naukowe, czyli zagadnienie badania technicznego wypadku czy incydentu mającego miejsce w wyniku aktu bezprawnej ingerencji. Zdaniem autorki niechęć ta wynika z wyraźnego podziału na bezpieczeństwo lotnicze (ang. *safety*) i ochronę lotnictwa (ang. *security*), a także ze względu na poszanowanie zasady sprawiedliwego traktowania, która mając przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa, daje gwarancje nieponoszenia odpowiedzialności w razie udzielenia informacji o przebiegu wypadku czy incydentu. Niemniej jednak dochodzi do sytuacji, kiedy organ badawczy przystępuje do badania technicznego, w trakcie którego wyprowadza wniosek o kryminalnym podłożu danego wypadku czy incydentu. Co ważne organy nie odstępują wówczas od wydania raportu z badania technicznego, a mogą nawet przyczynić się do wszczęcia postępowania karnego, jak miało to miejsce w przypadku zamachu nad Lockerbie w 1988 roku. Na uzasadnienie tego twierdzenia można przytoczyć również kasus zestrzelenia samolotu malezyjskich linii lotniczych lotu MH17 nad terytorium Ukrainy, gdzie ustalenia Holenderskiej Rady Bezpieczeństwa stanowiły ważne wskazówki w śledztwie, mimo iż sama komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Tymczasem międzynarodowe prawo lotnicze nie reguluje dostatecznie „styku” bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa, mimo iż od 1974 roku Załącznik 13 w punkcie 5.11 zobowiązuje organ do przekazania odpowiedniej informacji do organów ochrony lotnictwa zainteresowanych Państw w razie podejrzenia, że wypadek czy incydent mógł być skutkiem aktu bezprawnej ingerencji. Dalsze postanowienia zawiera jeden z podręczników ICAO stanowiący zobowiązanie dla komisji badających zdarzenia w lotnictwie cywilnym do kontynuowania dochodzenia równoległe z postępowaniem sądowym, sporządzenia raportu końcowego i współpracy z organami sądowymi oraz zawiadomienia o podejrzeniu sabotażu lub innego przestępstwa. Organ powinien też powiadomić odpowiednie organy ochrony lotnictwa i policję.

Problematyka ta przyciąga coraz większe zainteresowanie społeczności międzynarodowej. Holenderska komisja podczas badania zestrzelenia samolotu nad Ukrainą zauważyła, że obszary *safety* i *security* są obecnie zbyt podzielone i sformułowała zalecenie,

by wyteżono wysiłki w celu łączenia informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony⁸³⁷. W ocenie holenderskiej komisji rozdzielne traktowanie tych dziedzin skutkuje przeoczeniem zagrożeń dla bezpieczeństwa, co nie pozwala na wypracowanie mechanizmów obronnych⁸³⁸. Zagadnienie pozostaje aktualne również w Polsce, bowiem w obszarze lotnictwa cywilnego podejmowane są działania na rzecz scalania bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, czego wyrazem jest zadanie zaplanowane na 4. kwartał 2024 r. dla ULC, polegające na „ustanowieniu mechanizmu koordynacji pomiędzy systemami raportowania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem (*safety*) oraz ochrony (*security*)”⁸³⁹.

Autorka w tym miejscu pragnie poczynić obserwację na temat prawa krajowego. Polski ustawodawca odmiennie uregulował kompetencje organu badania zdarzeń lotniczych w obszarze ochrony lotnictwa. Art. 135 ust. 6. ustawy prawo lotnicze uprawnia PKBWL do odstąpienia od badania i powiadomienia organów ścigania w następujących sytuacjach:

1. „statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,
2. osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,
3. statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,
4. statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia”.

W przekonaniu autorki należy negatywnie ocenić przyjęte w prawie krajowym rozwiązanie, szczególnie w świetle przywołanych powyżej reguł chicagowskich, a także unijnego rozporządzenia 996/2010, które jednoznacznie odwołują się do aktów bezprawnej ingerencji. Przytoczony przepis krajowy posługuje się pojęciem „użytkowania statku niezgodnie z przepisami” oraz „użycia statku w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia”. Zapis taki budzi wątpliwości, co do pozostałych aktów bezprawnej ingerencji, sabotażu czy aktów terroryzmu lotniczego. W literalnej wykładni przepisu, PKBWL nie ma możliwości odstąpienia od badania w razie podejrzenia innych, niż enumeratywnie wymienione, czynów zabronionych. W zakresie lotnictwa państwowego problematyka ta w ogóle nie została uregulowana, tym samym nie istnieją podstawy do odstąpienia przez

⁸³⁷ M.B.A van Asselt, *Safety in international security: a view point from the practice of accident investigation*, „Contemporary Security Policy”, Volume 39, Issue 4, 2018, s. 598.

⁸³⁸ Ibidem.

⁸³⁹ Zadanie to wynika z planów europejskich EPAS, Załącznik 1 Rejestr zadań, Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023-2025, s. 4.

KBWLLP od badania zdarzenia w razie stwierdzenia naruszenia prawa, bądź podejrzenia popełnienia aktu bezprawnej ingerencji. Bezsprzecznie KBWLLP nadal ma obowiązek zawiadomić o możliwości popełnienia przestępstwa, jeśli poweźmie takie podejrzenie, co wynika z art. 304 § 2 Kodeksu postępowania karnego. Z okoliczności tych wynika postulat zmiany prawa, sformułowany w dalszej części niniejszych wniosków.

W drodze analizy dokonanej w drugim rozdziale i na podstawie wyprowadzonych wniosków można uznać za osiągnięty cel, jaki sformułowano we wstępie w zakresie zbieżności przepisów oraz wyjaśnienia źródeł ewentualnych rozbieżności w procesach badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym. Ponadto zrealizowano cel wyznaczony w przedmiocie poznania uwarunkowań badania technicznego zdarzeń lotniczych będących wynikiem bezprawnej ingerencji. Autorka wykazała zatem słuszność dwóch kolejnych tez pomocniczych dowodząc, że reguły rządzące bezpieczeństwem lotnictwa wojskowego są przedmiotem bilateralnych umów międzynarodowych, aniżeli konwencji wielostronnych, a także unaoczniając, że międzynarodowe prawo lotnicze nie reguluje dostatecznie badania zdarzeń lotniczych będących wynikiem aktu bezprawnej ingerencji pozostawiając państwu swobodę w tym zakresie.

W następstwie analizy statusu samolotu Tu-154M oraz mając na względzie źródła prawa lotniczego ustanawiające reguły badania wypadków i incydentów lotniczych, można przejść do zgłębienia formalnoprawnych aspektów bilateralnej umowy międzynarodowej zawartej *ad hoc* w przedmiocie badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. między Rzeczpospolitą Polską i Federacją Rosyjską. Autorka interpretuje ten akt jako umowę międzynarodową ze względu na wywołanie skutków prawnych, tj. nałożenie praw i obowiązków na umawiające się strony, co odróżnia umowę od deklaracji politycznych czy komunikatów. Relewantnym dla analizowanego przypadku wnioskiem jest brak wpływu nazwy, formy oraz sposobu wyrażenia zgody na związanie się umową na jej ważność w wymiarze prawnomiędzynarodowym.

Odtworzenie treści umowy, formy jej zawarcia, a także jej *ratio legis* było zadaniem niezwykle żmudnym, jednak możliwym do zrealizowania dzięki zgromadzeniu obszernego materiału badawczego. Umowa została zawarta między Prezesem Rady Ministrów RP a Przewodniczącym Rady Ministrów FR, a jej stronami stała się Rzeczpospolita Polska - jako państwo rejestracji statku powietrznego Tu-154M oraz Federacja Rosyjska - jako państwo miejsca zdarzenia.

W kwestii formy umowy rozważono dwie możliwości - zawarcie umowy ustnej lub zaciągnięcie zobowiązań przez akt jednostronny Rosji, na który strona Polska wyraziła dorozumianą zgodę. Autorka skłania się ku interpretacji na rzecz nieformalnego porozumienia ustnego, które zachowuje ważność w myśl prawa międzynarodowego. Warto jednak skonkludować, że ta szczególna, dziś już nieczęsto spotykana forma umowy, budzi obawy wśród społeczności międzynarodowej związane z niepewnością obrotu prawnomiędzynarodowego. Dostrzega się trudność w udowodnieniu istnienia samej umowy oraz jej warunków wobec braku pisemnego dokumentu stanowiącego jednoznaczny dowód zaciągniętych zobowiązań. Ponadto umowy ustne mogą podlegać zróżnicowanej interpretacji przez zaangażowane strony, co może dodatkowo komplikować ich egzekwowanie.

Przy kreowaniu stosunku prawnego między Polską a Rosją decydujące znaczenie miały względy pragmatyczne. *Ratio legis* umowy było zatem szybkie ustalenie procedur badawczych i ich wykonanie, z pominięciem czasochłonnych negocjacji, a także zastosowanie podstawy prawnej, która ureguluje możliwie szczegółowo katalog praw i obowiązków stron. Mimo iż administracja państwowa podkreślała wielokrotnie pragmatyzm podjętej decyzji, umowa nie została zawarta szybko czy efektywnie, bowiem obserwując przebieg procedury badawczej, po stronie polskiej nie było pewności co do podjętej podstawy prawnej badania do 15 kwietnia 2010 r. Z analizowanych dokumentów nie wynika by przedstawiciele Polski rozważali przejęcie badania przez krajowy organ badawczy - co jest powszechną praktyką, gdy przekazuje się badanie np. państwu rejestracji, skąd pochodziła większość ofiar. Podobnie intencją umawiającej się strony nie było zabezpieczenie interesów typowych dla lotnictwa państwowego.

Następnie można wyprowadzić wniosek, że pomimo rozbieżności w deklaracjach organów administracji publicznej, badanie zdarzenia lotniczego z 10 kwietnia 2010 r. prowadzone było na podstawie stosowanego odpowiednio Załącznika 13. Poza zakresem umowy było stosowanie Konwencji chicagowskiej, w tym przepisów dotyczących rozstrzygnięcia sporów między stronami konwencji. Oznacza to, że intencją umawiających się stron było stosowanie norm i zaleconych praktyk *per analogiam*, czyli przeprowadzenie badania przez państwo miejsca zdarzenia z udziałem akredytowanego przedstawiciela państwa rejestracji oraz jego doradców. Nie poczyniono modyfikacji, które dostosowywałyby SARP do lotnictwa państwowego.

Zawierając umowę, państwa zaciągnęły na siebie zobowiązania o dwojakim charakterze. Z jednej strony umowa wywołała skutki w relacjach międzynarodowych,

zewnętrznych między stronami, które były zobligowane do przekazywania informacji, współpracy, zwrotu dowodów po zakończeniu badania (pkt 3.5 załącznika 13), przesłania projektu raportu i uwzględnienia złożonych do niego uwag (pkt 6.3 załącznika 13). Z drugiej strony obowiązały się wypełnienia postanowień umowy wewnątrz państwa, co polegało na zachowaniu odpowiedniego standardu badania: dopuszczenia państwa rejestracji do udziału w badaniach (pkt 5.25 załącznika 13), ograniczenia dostępu do informacji z badania dla podmiotów postronnych, ochrony dowodów przez zniszczeniem i dostępem osób trzecich (pkt 3.1 załącznika 13), zapewnienia niezależności organu badawczego (pkt 5.4 załącznika 13), przeprowadzenie sekcji zwłok w pełnym zakresie (pkt 5.9 załącznika 13).

Kwerenda dokumentacji, opinii prawnych oraz notatek urzędowych powstałych na potrzeby administracji publicznej w związku z omawianym zdarzeniem lotniczym, dowiodła że jednym z powodów, dla którego odstąpiono od zawarcia traktatu - umowy w formie pisemnej, było uniknięcie przedłużających się negocjacji i ryzyka nieosiągnięcia konsensusu w kwestii powołania wspólnej komisji przewidzianej w Porozumieniu z 1993 r. Do tej pory w piśmiennictwie nie zwrócono uwagi na fakt istnienia wzorów umów, które można było zastosować do delegowania badania w dniu 10 kwietnia 2010 r., opracowanych przez AIG ICAO w 2007 r. Wzór memorandum o współpracy między państwami przy przeprowadzeniu badania⁸⁴⁰ przewiduje postanowienia w kwestii współpracy w ramach grup roboczych powoływanych przez każdą ze stron, wymiany informacji i doświadczeń. Skorzystanie z tego wzoru, z dostosowaniem go *mutatis mutandis* do potrzeb lotnictwa wojskowego i postanowień Porozumienia z 1993 r., pozwoliłoby na szybkie i efektywne uzgodnienie warunków między organami badawczymi oraz zainteresowanymi państwami.

Taki obraz doprowadził do negatywnej oceny zawarcia badanej umowy międzynarodowej z pominięciem obowiązującego strony Porozumienia z 1993 r., a do obrony tej tezy posłużyła szczegółowa analiza stanowisk przedstawicieli administracji publicznej oraz rozpatrzenie możliwości zastosowania rzeczzonego porozumienia. Liczni autorzy, jak i przedstawiciele organów administracji publicznej, interpretowali Porozumienie z 1993 r. jako dokument pozbawiony „rangi umowy międzynarodowej, którego postanowienia powinny być wykonywane pomiędzy umawiającymi się stronami”⁸⁴¹. Kolejnymi

⁸⁴⁰ Dalej zwane jako: memorandum o współpracy. Zaktualizowane ostatnio w 2013 r., dostępne na: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/documents/model%20mou.en.pdf> (dostęp 29.12.2022).

⁸⁴¹ Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 7 września 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-5062(1)/10/JD.

podnoszonymi aspektami był resortowy charakter porozumienia, brak przepisów o charakterze samowykonalności, a także niepodleganie procedurze ratyfikacji. Pojawiały się również głosy o nieobowiązaniu Porozumienia z 1993 r., mimo iż żadna ze stron go nie wypowiedziała.

Porozumienie z 1993 r. jest traktatem wykonawczym względem uprzednio zawartego, ratyfikowanego, ramowego traktatu o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy z 1992 roku zawartego z Rosją. Traktaty wykonawcze, jako umowy drugiego stopnia, jak nazywa je J. Makowski, „swoją moc i istnienie czerpiąc w innym traktacie nie mogą wykroczyć poza ramy w nim nakreślone, a tym bardziej nie mogą stać z nim w sprzeczności, i dlatego, o ile tamten uprawomocnił się drogą aprobaty parlamentarnej, to umowa, która jest jego wykonaniem, może dojść do skutku drogą uproszczoną (...) uważa się bowiem, że Izby zatwierdzając traktat główny, dały niejako z góry swoje placet dla umów wykonawczych.”⁸⁴².

Dalej kwerenda źródeł dowiodła, że Porozumienie z 1993 r. nie tylko pozostawało w mocy w dniu zdarzenia, ale stanowiło też podstawę do wykonywania operacji lotniczych przez statek powietrzny Tu-154M w rosyjskiej przestrzeni powietrznej. Na jego podstawie zgłaszane były plany lotów, naliczano opłaty czy przekazywano informacje lotnicze, co dowodzi jego aktualności i utrzymania w mocy.

Doniosłe znaczenie ma również fakt zastosowania Porozumienia z 1993 r. do prowadzenia badania krajowego przez KBWLLP, co oznacza interpretację tego aktu jako pełnoprawnej umowy międzynarodowej, nie zaś jako nieratyfikowanego porozumienia międzyresortowego pozbawionego charakteru samowykonalności, co podnosiły niektóre resorty. Argumentację na rzecz Porozumienia z 1993 r. wzmacnia również zasada prawa międzynarodowego uznająca prym umowy bilateralnej przed umową wielostronną⁸⁴³. Zgodnie z zasadą *lex specialis derogat legi generali*, umowa dwustronna jest stosowana, z zastosowaniem umowy wielostronnej, jeżeli jest do niej skierowana dwustronnie lub gdy zastosowanie umowy wielostronnej jest korzystniejsze dla obu stron. Ta zasada specjalności odnosi się do przypadków, w których w określonej sprawie ma zastosowanie zarówno do umów wielostronnych, jak i dwustronnych. Jednocześnie nie ma przeszkód prawnych, aby oba kraje zawierały między sobą inne dwustronne i wielostronne porozumienia

⁸⁴² J. Makowski, *Teoria i technika zawierania umów międzynarodowych*, Warszawa 1931, s. 15.

⁸⁴³ D. Nešović, D. Jerotijević, *Role and Importance of International Agreements in Regulating International Relations in Modern Conditions*, „Ekonomika”, vol. 64, no. 3, 2018, str. 95.

w celu uzupełnienia postanowień już zawartych w umowach w celu ułatwienia stosowania konwencji, ale nie w celu zmiany jej postanowień⁸⁴⁴.

Nie bez znaczenia pozostają też doświadczenia IMONds.BL oraz MON i KBWLLP w badaniu wypadku białoruskiego samolotu na terenie Polski wspólnie z Białorusią. Ustalono wówczas konkretne reguły badania w ciągu 5 dni od zaistnienia zdarzenia lotniczego w oparciu o dwustronne porozumienie z Białorusią, o tożsamym statusie prawnym co Porozumienie z 1993 r. z Rosją.

Ze względu na powyższe, za udowodnione należy uznać tezy pomocnicze stanowiące, iż Porozumienie z 1993 r. zawarte między resortami MON Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej miało moc wiążącą w dniu 10 kwietnia 2010 r. i było źródłem prawa międzynarodowego.

Komparatystyka wybranych zdarzeń lotniczych o charakterze porównywalnym do omawianego przypadku pokazuje przeważającą praktykę, w której ustalenie przyczyn katastrofy następuje wspólnie przez państwo rejestracji statku oraz państwo miejsca katastrofy i dowodzi tezy pomocniczej w przedmiocie dążenia państwa rejestracji do zbadania zdarzeń z udziałem najważniejszych osób w państwie. Obserwując praktykę delegowania zdarzeń, można zauważyć, że przeprowadzenie takiemu badaniu powierza się państwu, którego obywatele stanowili większość ofiar bądź, z którego pochodziły ofiary pełniące ważniejsze funkcje państwowe. Na marginesie można stwierdzić, iż relacje między państwami oraz sytuacja geopolityczna, a także uwarunkowania wewnętrzne państwa, nie pozostają bez wpływu na sferę badania zdarzeń lotniczych.

Należy w tym miejscu jednoznacznie skonkludować, że statek powietrzny Tu-154M, będąc samolotem wojskowym, podlegał reżimowi prawnemu Porozumienia z 1993 r. w badanym kazusie. Biorąc pod uwagę istnienie wzoru umowy o współpracy między państwami przy badaniu zdarzenia lotniczego, z którego zainteresowane strony mogły skorzystać dostosowując go do warunków lotnictwa państwowego, należało zawrzeć umowę w formie pisemnej, bądź sporządzić protokół z ustaleń między premierami, co zapewniłoby pewność obrotu międzynarodowoprawnego, a także umożliwiło rozstrzygnięcie sporów. W razie niepowodzenia negocjacji powinna nastąpić próba całkowitego przejęcia badania zdarzenia lotniczego, z uwagi na charakter prawny państwowego statku powietrznego i chroniące

⁸⁴⁴ Ibidem.

go immunitety. W tym przypadku należało podjąć próbę pogodzenia zasady zwierzchnictwa terytorialnego z potrzebą badania zdarzenia przez Polskę, zważywszy na skalę zdarzenia, ilość ofiar, obszerność wrakowiska i wielość czynności badawczych, które należało wykonać. Zasady badania technicznego sformułowane w Załączniku 13 mogły znaleźć pomocniczo zastosowanie do prac wspólnej polsko-rosyjskiej komisji powołanej na podstawie Porozumienia z 1993 r. Uzasadnioną zatem jest teza pomocnicza sformułowana we wstępie - Porozumienie z 1993 r. mogło stanowić podstawę powołania polsko-rosyjskiego organu badawczego, z jednoczesnym zastosowaniem *mutatis mutandis* reguł badania technicznego sformułowanych w Załączniku 13.

Oprócz teoretyczno-prawnej analizy przypadku samolotu Tu-154M, autorka postawiła sobie za cel wyprowadzenie również praktycznych postulatów *de lege ferenda* na kanwie tego wielopłaszczyznowego zagadnienia.

Dowiedziano potrzebę doprecyzowania w prawie krajowym definicji statku państwowego używanego przez najważniejsze osoby w państwie, w sytuacji gdy nie jest to samolot należący do wojska, a wycarterowany przez MON samolot komercyjnych linii lotniczych. Obecnie taki statek powietrzny, pomimo nadanego statusu HEAD, jest traktowany jako cywilny. Ciekawym i praktycznym rozwiązaniem może być recypowanie instytucji obecnej we włoskim prawie, gdzie prawodawca uregulował sytuację okazjonalnego użycia cywilnych statków powietrznych przez podmioty publiczne do działań mających na celu szeroko pojętą ochronę bezpieczeństwa narodowego. Takie statki są traktowane jako statki powietrzne państwowe, a w kategorii takiej może mieścić się zarówno lot humanitarny, jak i na przykład wizytacja wojska przez prezydenta. Włoski kodeks lotniczy przewiduje ponadto użycie statków prywatnych do niekomercyjnej służby państwowej wykonywanej w interesie władz i instytucji publicznych⁸⁴⁵. W celu zapewnienia sprawnej organizacji powstał nawet odrębny urząd nadający takim statkom specjalne uprawnienia, priorytet do korzystania z przestrzeni powietrznej oraz wyłączając niektóre przepisy stosowane do żeglugi cywilnych statków powietrznych.

Rozważania w niniejszej dysertacji unaocznily potrzebę stworzenia wzorów memorandum, a przynajmniej instrukcji czy wytycznych wspomagających proces zawierania stosownych porozumień w polskim lotnictwie państwowym na wypadek zaistnienia zdarzenia poza granicami Polski. Niewątpliwie zmianą w dobrym kierunku po 2010 r., umożliwiającą

⁸⁴⁵ Art. 746 włoskiego kodeksu lotniczego.

szybkie działanie, było ustanowienie KBWLLP jako organu stałego, w miejsce powoływanej wcześniej komisji *ad hoc* po wystąpieniu zdarzenia. Nadal jednak pozostaje aktualny problem uchwalenia procedur na wypadek zaistnienia zdarzenia z udziałem statku powietrznego na terytorium państwa, z którym Rzeczpospolita Polska nie posiada zawartej umowy bilateralnej w zakresie obronności czy transportu lotniczego. Mimo iż przepisy wojskowe przewidują kompetencję dla KBWLLP do zbadania zdarzenia poza granicami państwa, to konieczność zawarcia porozumienia *ad hoc*, może wywołać kolejne wątpliwości natury teoretyczno-prawnej, jak te omawiane w przedmiotowej rozprawie. Stąd, zdaniem autorki, warto skorzystać z dorobku społeczności międzynarodowej, która wypracowała analogiczne postanowienia dla potrzeb lotnictwa cywilnego. Zredagowanie wzoru umowy jako załącznika do Instrukcji, wraz ze szczegółową procedurą decyzyjną na wypadek zaistnienia zdarzenia w państwie, z którym Polska nie ma zawartej umowy, pozwoli na przeprowadzenie szybkiego i skutecznego badania przyczyn i okoliczności przy udziale strony polskiej.

Następnie, w przekonaniu autorki należy dokonać nowelizacji art. 135 ust. 6 ustawy prawo lotnicze poprzez ujednoczenie nomenklatury względem regulacji o charakterze globalnym i unijnym, które posługują się kategorią „aktów bezprawnej ingerencji” w miejsce nieprecyzyjnego „użytkowania statku niezgodnie z przepisami” oraz „użycia statku w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia” przyjętego w polskim prawie. Należy również uregulować postępowanie w razie podejrzenia przez KBWLLP zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji. Dotychczasowe brzmienie przywołanego przepisu przewiduje kompetencje jedynie dla PKBWL, na dodatek w sposób dalece pozbawiony precyzji.

Potrzebnym wydaje się również scalenie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa w wymiarze globalnym, w tym ustanowienie szczegółowych procedur badania zdarzeń lotniczych wynikających z aktów bezprawnej ingerencji i ich raportowania. Tragiczne doświadczenie Polski pozwala wyjść z propozycją regulacji międzynarodowych obejmujących badanie zdarzeń lotniczych z udziałem państwowych statków powietrznych jednego kraju na terytorium innego kraju.

BIBLIOGRAFIA

Źródła prawa

Multilateralne akty prawa międzynarodowego

Regulamin praw i zwyczajów wojny lądowej – IV konwencji haskiej z 18 października 1907 roku - Dz. U. z 1927 roku, Nr 21, poz. 161

Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną podpisana w Paryżu 13.10.1919 r., Dz.U. z 1929 r. Nr 6, poz. 54

Konwencja międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących immunitetów statków państwowych z 10 kwietnia 1926 r. oraz Protokół dodatkowy do tej Konwencji z 24 maja 1934 r. (Dz. U. 1937, Nr 2, poz. 17 oraz Dz. U. 1977, Nr 7, poz. 27)

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r., Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. - Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 113

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. Dz.U.1937.74.540.

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

Konwencja o międzynarodowym uznawaniu praw do statku powietrznego podpisana w Genewie w dniu 19 czerwca 1948 r.

Konwencja o szkodach wyrządzonych stronom trzecim na powierzchni Ziemi przez obce statki powietrzne podpisana w Rzymie dnia 7 października 1952 roku

Konwencja z 29 kwietnia 1958 r. o morzu terytorialnym i strefie przyległej (Dz. U. 1963.33.187)

Konwencja o morzu pełnym z 29 kwietnia 1958 r. (Dz. U. 1963, Nr 33, poz. 187)

Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., (Dz.U. 1971 nr 15 poz. 147)

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

Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., (Dz.U. 1972 nr 25 poz. 181)

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

Protokół zmieniający Konwencję o szkodach wyrządzonych stronom trzecim na powierzchni Ziemi przez obce statki powietrzne podpisaną w Rzymie dnia 7 października 1952 roku, podpisany w Montrealu dnia 23 września 1978 roku

Konwencja o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. 2002, Nr 59, poz. 543)

Konwencja z dnia 28 maja 1999 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego - Konwencja montrealaska, (Dz. U. z 2007 nr 37 poz. 235)

Załącznik nr 7 „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne” wprowadzony Obwieszczeniem Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2013 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 7 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2013 r. poz. 58)

Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „Zarządzanie bezpieczeństwem” Wydanie drugie, lipiec 2016 r. ogłoszony jako Załącznik do obwieszczenia nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r.

Załącznik nr 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji” wprowadzony obwieszczeniem Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 (Dz. Urz. ULC z 2017 r. poz. 375)

Załącznik nr 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych” ogłoszony w Obwieszczeniu Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 marca 2021

r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 15).

Załącznik nr 6 „Eksplatacja statków powietrznych”, część I „Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty” wprowadzony Obwieszczeniem Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 kwietnia 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 6, części I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 25)

Umowy bilateralne

Porozumienie podpisane w Moskwie w dniu 14 grudnia 1993 r. między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni obu państw (niepubl. w MP)

Umowa międzyrządowa Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, podpisana w Moskwie w dniu 13 listopada 1996 r. (niepubl. w MP)

Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o komunikacji lotniczej, podpisana w Kaliningradzie dnia 26 lipca 2002 r. (M.P. 2020 poz. 838)

Porozumienie z dnia 04.09.2009 r. pomiędzy Szefem Inspektoratu MON ds. BL a Kierownikiem Grupy Badawczej Republiki Białorusi w sprawie badania zdarzenia lotniczego (niepubl. w MP)

Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskiej o współpracy w dziedzinie lotnictwa wojskowego podpisane w Warszawie dnia 28 sierpnia 2019 r. (MP 2020/395)

Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowackiej o wojskowej współpracy lotniczej podpisane w Warszawie dnia 8 lipca 2020 r. (MP 2021/895)

Porozumienie z dnia 8 lipca 2021 r. między Rządem RP a Rządem Królestwa Szwecji w sprawie procedur dotyczących wzajemnego ruchu lotniczego państwowych statków powietrznych RP i Królestwa Szwecji w kontrolowanej przestrzeni powietrznej obydwu państw (MP 2022/1929)

Akty prawa europejskiego

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr 79, str. 1 z późn. zm.).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. U. UE. L. z 2008 r. Nr L97 str. 72-82 z późn. zm.)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r. Nr 295, str. 35 z późn. zm.)

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 296, str. 1 z późn. zm.).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym rozporządzenie komisji (WE) nr 1330/2007 z 24 września 2007 r., Dz.U. L 122 z 24.4.2014

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 212, str. 1 z późn. zm.)

Akty prawa krajowego

Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. prawo lotnicze (Dz. U. 1962 nr 32 poz. 153 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (t. j. Dz. U. z 2022.1438)

Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 127 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1235 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz.U. 2019 poz. 1967 z późn. zm.)

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem, (Dz.U. 1928 nr 31 poz. 294)

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 roku w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. Nr 138, poz. 1464)

Zarządzenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43)

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t. j. Dz.U.2017.1995 z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. Nr 69, poz. 442)

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 774).

Zarządzenie Nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, (Dz. Urz. MiR z 2015 r. poz. 30)

Zarządzenie nr 5 Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia regulaminu przyznawania i korzystania ze służbowych kart płatniczych oraz rozliczania dokonywanych przy ich użyciu operacji finansowych w Ministerstwie Infrastruktury oraz w jednostkach budżetowych funkcjonujących w częściach budżetu państwa 21, 22, 39 i 69 z dnia 12 lutego 2021 r. (Dz. Urz. MI z 2021 r. poz. 11)

Zarządzenie Nr 3/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie prowadzenia rejestru wojskowych statków powietrznych, Dz. Urz. MON Nr 2, poz. 18 z późn. zm.

Zarządzenie Ministra Transportu z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz. Urz. MT z 2006 r., nr 3, poz. 11)

Wytyczne Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859 (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 15, poz. 94)

Decyzja Nr 156/MON z dnia 7 listopada 2022 r. zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia w resorcie obrony narodowej „Instrukcji postępowania z dokumentami standaryzacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego” (Dz. Urz. MON z 2022, poz. 182)

Decyzja nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” (Dz. Urz. MON z 2009 r. Nr 12 poz.129)

Decyzja Nr 328/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 września 2009 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Statku Powietrznego (niepublik.)

Decyzja Nr 169/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie przebudowy struktur organizacyjnych bezpieczeństwa lotów i kontroli lotnictwa w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. MON z 2012 r. poz. 198)

Decyzja Nr 7/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 lutego 2018 r. w sprawie trybu wykorzystania wojskowych transportowych statków powietrznych przez dysponentów limitu nalotu (Dz. Urz. MON z 2018 r. poz. 8)

Decyzja Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie sposobu powoływania i trybu działania Zespołu ds. Badania Aktów Bezprawnej Ingerencji w Lotnictwie Cywilnym (Dz. Urz. ULC z 2015 r. poz. 13)

Decyzja Nr 348/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2016 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IZRL-2017) (Dz. Urz. MON z 2016 r., poz. 220)

Decyzja Nr 40/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 17 marca 2020 r. w sprawie zatwierdzenia i wprowadzenia do stosowania dokumentów normalizacyjnych dotyczących obronności i bezpieczeństwa państwa (Dz. Urz. MON.2020.50)

Zarządzenie nr 1158 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 października 2005 r. w sprawie powołania oraz określenia organizacji, zakresu działania i właściwości terytorialnej służby Lotnictwo Policji (Dz. Urz. KGP z 2005 r. Nr 17, poz. 117 z późn. zm.)

Zarządzenie Nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 kwietnia 2018 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji (Dz. Urz. KGP z 2018 r. poz. 57 z późn. zm.)

Norma obronna NO-05-A005 oparta na STANAG 3531 *Safety Investigation Report (NATO)*

Norma obronna NO-05-A001 oparta na Zdarzenia lotnicze – Wymiana informacji dotyczących wypadków i incydentów lotniczych statków powietrznych i pocisków raketowych

Norma obronna NO-05-A005:2014 Zdarzenia lotnicze – Badania wypadków i incydentów z udziałem wojskowych statków powietrznych, pocisków raketowych i bezzałogowych statków powietrznych

Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego, Warszawa, 15.12.2004 r., zawarte pomiędzy MON a Kancelarią Prezydenta RP, Kancelarią Sejmu

Porozumienie z dnia 18 marca 2008 r. zawarte pomiędzy Biurem Ochrony Rządu a Siłami Powietrznymi

Zarządzenie nr 2 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1997 r. w sprawie specjalnego transportu lotniczego.

Akty prawa krajowego innych państw

Codice della navigazione, approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, parte aggiornata al Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n.151, Gazzetta Ufficiale n.93 del 18-4-1942

Codici penali militari di pace e di guerra, Regio Decreto 20 febbraio 1941, n. 303 (041U0303), Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.107 del 06-05-1941 - Suppl. Ordinario,

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 gennaio 2008, Disposizioni di attuazione dell'articolo 746, comma quarto, del codice della navigazione, Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.42 del 19-02-2008,

Kodeks Lotniczy Ukrainy Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2011, nr 48-49, s.536, stan prawny na dzień 21.11.2021 uwzględniający nowelizację z dn. 07.08.2020 r.,

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

Regio Decreto 8 luglio 1938 n. 1415, Approvazione dei testi della legge di guerra e della legge di neutralità. (038U1415), Gazzetta Ufficiale n.211 del 15-09-1938 - Suppl. Ordinario n. 211

Ustawa prawo lotnicze Republiki Litewskiej, Dziennik Państwowy 2000-11-03, nr. 94-2918, wersja jednolita stan prawny na 02.02.2022

Zasady dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych i incydentów lotniczych z samolotami państwowymi w Federacji Rosyjskiej (zatwierdzone rozporządzeniem rządu Federacji Rosyjskiej z 2 grudnia 1999 r. N 1329), <https://base.garant.ru/12117871/>, data ostatniego dostępu 03.04.2020 r.

Dokumenty organizacji międzynarodowych

Analiza Sekretarza Generalnego zagadnienia cywilnego i państwowego statku powietrznego, dokument roboczy Komitetu Prawnego nr LC/29-WP/2-1, Montreal 1994, dostępna na: <https://www.icao.int/Meetings/LC37/References/LC.29.WP.2-1.EN-CivilState%20Aircraft.pdf#search=C%2DWP%2F9835>, (dostęp 12.12.2021)

Compilation of pertinent background documents prepared by the Secretariat upon the instructions of the Rapporteur, AS/Jur/Inf (2016) 07 29, *The crash of Polish Air Force Tu-154 transporting the Polish Delegation on 10 April 2010 on the Russian Federation's Territory*, Committee on Legal Affairs and Human Rights, Committee on Legal Affairs and Human Rights, <http://www.assembly.coe.int/LifeRay/JUR/Pdf/DocsAndDecs/2016/20160429-ajinfdoc072016-EN.pdf> (dostęp 09.09.2022)

Dokument roboczy LC/36 WP/2-6 – *State/Civil Aircraft Definition and Its Impact on Aviation*, dostępny na: <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-6.en.pdf> (dostęp 11.12.2021)

Doc. 4444, ATM/501, Procedures for Air Navigation Services. Air Traffic Management, przedmiotowe wydanie dostępne na: <https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Doc%204444%20-%20Air%20Traffic%20Management/ATM%20%2015%20ed.pdf> (dostęp 08.12.2021).

Dokument roboczy LC/36-WP/2-8 - *Determination of the Status of an Aircraft- Civil/State*, dostępny na: <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-8.en.pdf> (dostęp 11.12.2021)

ICAO, *Manual on the regulation of international air transport*, Doc. 9626, 1006, wyd. 3, Montreal 2018

ICAO Doc 100088, *Manual on Civil/Military in Air Traffic Management*

ICAO, Doc 9958 *Assembly Resolutions in Force, Part VII: Unlawful Interference*, 08.10.2010, https://www.icao.int/Security/isd/Documents/Doc-9958_A37-17_en.pdf (dostęp 18.10.2022)

Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him, Zgromadzenie Ogólne ONZ, A/73/973, 12.09.2019, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N19/246/22/PDF/N1924622.pdf?OpenElement> (dostęp 19.09.2022)

Komunikat Komisji WE z 11 stycznia 2008 r., „Plan działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego”, COM/2007/0869, 52007DC0869, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0869&from=pl> (dostęp 02.03.2023).

Odpowiedź udzielona przez Wiceprzewodniczącego Komisji Siima Kallasa w imieniu Komisji na pytania pisemne: E-011289/10 , E-001344/11, Dz.U. C 286 E z 30/09/2011, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-7-2010-011289-ASW_PL.html (dostęp 10.10.2022)

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council”, COM(2015) 613 final, 2015/0277(COD), Bruksela 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015PC0613&from=EN> (dostęp 20.04.2021)

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dn. 14 lutego 2007 r. „Transportation and illegal detention of prisoners European Parliament resolution on the alleged use of European countries by the CIA for the transportation and illegal detention of prisoners”, nr P6_TA-PROV(2007)0032, <https://www.statewatch.org/media/documents/news/2007/feb/ep-resolution-on%20rendition-and-detention.pdf>

Sprawozdanie i protokół z pracy Komitetu Prawnego w ramach 29. sesji Zgromadzenia ICAO w dniach 22 września-8 października 1992 r., Doc 9599 A29-LE, Montreal 1993, dostępne na: <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29> (dostęp 10.12.2021)

Podręcznik medycyny lotniczej (Manual of Civil Aviation Medicine) (Doc 8984)

Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation) (Doc 9756)

European Commission for Democracy Through Law (Venice Commission), „Draft opinion on the international legal obligations of council of Europe member states in respect of secret detention facilities and inter-state transport of detainees”, Opinion no. 363/2005, 08.03.2006, [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-DI\(2006\)001-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-DI(2006)001-e) (dostęp 13.11.2022)

Resolution 2246 (2018)1 oraz Doc. 14607, Parliamentary Assembly of the Council of Europe, „The crash of Polish Air Force Tu-154M transporting the Polish State delegation on 10 April 2010 on the Russian Federation's territory”, 2018, s. 1, <https://pace.coe.int/en/files/25191> (dostęp 09.09.2022)

Support study to the evaluation of Regulation (EU) No 996/2010 on the Investigation and Prevention of Accidents and Incidents in Civil Aviation Final Report, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, 2017, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-08/2018-support-study-2010r0996.pdf>

Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5 dla organizacji lotniczych, zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2017,

https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf
(dostęp 18.03.2022).

Air Transport Security. 2040 and Beyond, IATA, 2019,
<https://www.iata.org/contentassets/a7065984fea6447fa3b738c844c97ebb/iata-blue-skies-white-paper-2019.pdf> (dostęp 20.02.2023)

Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023-2025, Załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, 2023,
https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program_bezpieczenstwa/KPB_2023-2025.pdf (dostęp 06.05.2023)

Inne dokumenty międzynarodowe

ILC Guiding Principles applicable to unilateral declarations of States capable of creating legal obligations, 2006; Nuclear Tests (Australia v. France), Judgment, I.C.J. Reports 1974, pp. 267 et seq., paras. 42 et seq.; Nuclear Tests (New Zealand v. France), Judgment, I.C.J. Reports 1974, pp. 472

ILC, Conclusions on Identification of customary international law, Conclusion 16, annexed to General Assembly resolution 73/203 of 20 December 2018; Asylum (Colombian/Peruvian), Judgment, I.C.J. Reports 1950, pp. 276-278; Right of Passage over Indian Territory (Portugal v. India), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1960, pp. 40-43; Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua), Judgment, I.C.J. Reports 2009, pp. 265-266, para. 141; see also, CMC, paras. 3.87-3.92.

Orzeczenia oraz dokumentacja procesowa MTS

ICJ Reports, *Aerial Incident of 10 March 1953 (United States of America v. Czechoslovakia)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/25/025-19550322-APP-1-00-EN.pdf> (dostęp 12.02.2023).

ICJ Reports, *Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/28/028-19550602-APP-1-00-EN.pdf> (dostęp 12.02.2023).

ICJ Reports, *Aerial Incident of 4 September 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/40/9187.pdf> (dostęp 12.02.2023).

ICJ Reports, *Aerial Incident of 7 November 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/44/10821.pdf> (dostęp 12.02.2023).

ICJ Reports, *Treatment in Hungary of Aircraft and Crew of United States of America (United States of America v. Hungarian Peoples Republic, United States Of America V. Union Of Soviet Socialist Republics)*, Application instituting proceedings, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/22/022-19540303-APP-1-00-BI.pdf>. (dostęp 12.02.2023).

ICJ, *Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras)*, Summary of the Judgment of 8 October 2007, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/120/14077.pdf> (dostęp 17.08.2022)

ICJ, *Ambatielos (Greece v. United Kingdom)*, Counter-Memorial submitted by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 1952, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/15/8967.pdf> (dostęp 21.08.2022)

Orzecznictwo sądów krajowych

Wyrok WSA w Warszawie z 22.02.2012 r., II SAB/Wa 443/11, LEX nr 1121642

Wyrok WSA w Warszawie z 15.11.2013 r., VII SA/Wa 1514/13, LEX nr 1408010

Literatura

AAP-6 Słownik terminów i definicji NATO zawierający wojskowe terminy i ich definicje stosowane w NATO, Bruksela 2014, publikacja elektroniczna

Abeyratne R., *Convention on International Civil Aviation, A Commentary*, Springer 2014

Abeyratne R., *Legal Issues of the Snowden Case; State Aircraft vs. Civil Aircraft*, „German Journal of Air and Space Law”, 62, no. 4, 2013, s. 648-657

- Abeyratne R., *Legal Priorities in Air Transport*, Springer 2019
- Abeyratne R., *Rulemaking in Air Transport. A Deconstructive Analysis*, Springer 2016
- Abeyratne R., *Aviation Security Law*, Springer 2010
- Abeyratne R., *The Legal Status of the Chicago Convention and its Annexes*, „Air and Space Law”, Volume 19, Issue 3, 1994, s. 113-123
- Andrachiewicz M., *Systemy prawa lotniczego. Wybrane zagadnienia*, Poznań 2015
- Banaszkiewicz A., *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa administracyjnego*, „Acta Universitatis Wratislaviensis. Przegląd Prawa i Administracji”, t. 57 (2003), s. 67-87
- Barańska A., *Different concepts of “accident” in the meaning of the Montreal Convention and air carrier liability in EU law*, „Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne” 34, 2020, s. 81-92
- Bartnik R., *Lotnictwo w zarysie*, Warszawa 2013
- Bartnik R., Tatarowski D., *Proposals Regarding Directions of Changes in the Content of Normative Documents Regulating the Transport of the Most Important People in the State by Military Aircraft*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj” nr 4(117) 2019, 27-37
- Bartnik R., Tatarowski D., *Solutions Ensuring Safety During Transport of State VIPs by Military Aircraft (Part 1)*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj” nr 2(115) 2019, 20-40
- Bartnik R., Tatarowski D., *Solutions Ensuring Safety During Transport of State VIPs by Military Aircraft (Part 2)*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj” nr 2(115) 2019, 41-59
- Bartnik R., Tatarowski D., *Solutions Ensuring Safety During Transport of State VIPs by Military Aircraft (Part 3)*, „Zeszyty Naukowe ASzWoj” nr 3(116) 2019, 62-84
- Bartsch R. I. C., *International Aviation Law. A Practical Guide*, wyd. 2, Nowy Jork 2018
- Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964
- Besson S., *State Consent and Disagreement in International Law-Making. Dissolving the Paradox*, „Leiden Journal of International Law”, 29/2016, s. 289-316

Bhuiyan S, *National law as a question of fact*, [w:] „National Law in WTO Law: Effectiveness and Good Governance in the World Trading System”, red. S. Bhuiyan, seria Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge 2007, s. 29-42

Binienda Szonert M., *Standards of Investigation Under Article 2 of the European Convention on Human Rights and Investigations of Incidents of Historic Significance*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol.7, no.1, 2020, s.34-42

Blake D. P., Henderson I., *Military Use of Civil-Registered Aircraft*, „Annals of Air and Space Law”, Volume XXXVI, 2011, s. 133-168

Bodansky D., Watson J. S., *State Consent and the Sources of International Obligation*, „Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law)”, vol. 86 (1-4), 1992, s. 108-113

Bojar P., Woropay M., Szubartowski M., *The method of the evaluation of transport systems operation safety*, „The Archives of Transport”, no. 1-2, vol. 25-26, 2013, s. 43-54

Borski M., *Miejsce umów międzynarodowych w porządku prawnym Rzeczypospolitej Polskiej*, „Roczniki Administracji i Prawa”, Rok XIV, 2014, s. 17-32

Bourbonniere M., Haeck L., *Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3*, „Journal of Air Law and Commerce”, vol. 66.3/2001, s. 885-978

Brownlie I., *Principles of Public International Law*, wyd. 6, Oxford 2003

Buchowska N., *Problematyka stosowania umów międzynarodowych w postępowaniu sądowoadministracyjnym. Uwagi na tle wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 marca 2015 r. (sygn. akt II GSK 151/14)*, „Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego” 2016, nr 3, s. 65-76

Bugajski D., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009

Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016

Chernykh Y., *Contract Interpretation in Investment Treaty Arbitration. A Theory of the Incidental Issue*, Lejda 2022, publikacja elektroniczna

Cieśla T., *Specyfika działań prokuratorskich przy prowadzeniu postępowań dotyczących katastrof lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy”, nr 2/2015, s. 1-19

Cieślak C., *Bezpieczeństwo w lotnictwie*, [w:] „Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie”, red. B. Jancelewicz, Toruń 2009

Compa T., *Bezpieczeństwo w lotnictwie. Prawne i proceduralne aspekty badania wypadków lotniczych*, „Facta Simonidis” 2019 nr 1 (12) s. 85-113

Compa T., *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis”, 2018 , 11, s. 85-108

Compa T., Rajchel J., *Wypadki i incydenty lotnicze. Przyczyny - Badanie - Profilaktyka*, Dęblin 2018

Cooper J. C., *A Study on the Legal Status of Aircraft* [w:] „Explorations in Aerospace Law”, red. I. A. Vlastic, Montreal 1968

Cooper J. C., *National Status of Aircraft*, „Journal of Air Law and Commerce”, vol.17.3/1950, s. 292-316

Cooper J. C., *Study on the Leg Status of Aircraft*, Princeton, N.J.: Institute for Advanced Study, 1949

Cormier P.E., *Accident Investigation Board: Where It Came From, How It Came to Be What It Is, and Where It Is Going*, Reporter 26, no. 2, 1999, s. 3-8

Coyle R., *Discovery of Military Aircraft Accident Investigation Reports*, „Journal of Air Law and Commerce”, Volume 49, Issue 4, 1984, s. 827-903

Curtis B. A., Mitu G., *Withdrawing from International Custom*, „Yale Law Journal”, Vol. 120 Issue 2, 2010, s. 202-275

Cusick S. K., Cortés, A. I., Rodrigues C.C. , *Commercial aviation safety*, wyd. 6, Nowy Jork 2017

Czajkowski E., *The Polish Aircraft Law*, „Review of Polish Law and Economics” 1, 1928-1929, s. 377-387

Czapliński W., A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, wyd. 3, Warszawa 2014

da Costa Pappacena, L.F., Conti, B., Antoniciello, G., *State of the Art of Aviation Safety Reporting in Europe*, „Aerotec. Missili e Spazio” n. 102, 2023, s. 149–154

Damrosch L., *The Sources of Immunity Law – Between International and Domestic Law* [w:] „The Cambridge Handbook of Immunities and International Law” red. T. Ruys, N. Angelet, L. Ferro, s. 40-60, Cambridge 2019

Daranowski P., *Polish-Russian agreement from 1993, its omission in the forming of the process of investigation on the causes of Polish Air Force TU-154 crash in Smolensk and the formula of establishing the agreement between the governments of the Polish Republic and Russian Federation on the investigation on its causes according to the rules of the Chicago Convention from 1944*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol. I (VII)/2020, s.43-60

Daranowski P., *Porozumienie określające podstawę prawną i tryb badania Katastrofy Smoleńskiej*, [w:] "II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne", red. P. Witkowski, Warszawa 2014, s. 339–350

Davidson S. (red.), *The law of treaties*, Routledge 2016

Dempsey P. S., *Accidents and Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans*, „Annals of Air & Space Law”, Vol. 34, 2009, s. 285-310

Dempsey P. S., *Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse*, „Journal of Air Law and Commerce”, Vol. 75, No. 2, 2010, s. 223-284

Dempsey P. S., *Public International Air Law*, Montreal 2008

Dempsey P. S. (red.), Jakhu R.(red.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, Londyn 2016

de Oliveira R., *The Distinction between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law with Regard to Civil and State Aircraft in*

Relation to Aviation Practicalities, „Air and Space Law”, Vol. 41, Issue 4-5, 2016, s. 329-344

Elias B., *Airport and Aviation Security U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*, Taylor & Francis Group 2009

Ephraimson-Abt H., Konert A., *New Progress and Challenges in the Air Law: Air Crash Victims Families Protection*, Warszawa 2014

Ewertowski T., *Czynności badawcze ekspertów na miejscu wypadków lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy”, nr 2/2015, publikacja elektroniczna

Fajer M., Fischer M., *Air accident investigation among regulatory agencies*, Work. 41, 2012, s. 175-177

Fox H., *The Law of State Immunity*, Oxford 2008

Fastnacht-Stupnicki P., Kasprzyk P., *Od JAA do EASA, ewolucja europejskiego systemu prawnego w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym*, [w:] „Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza”, red. A. Konert, Warszawa 2015

Fischer B., *Inicjowanie i sporządzanie normy technicznej* [w:] „Prawne aspekty norm technicznych. Normalizacja jako wsparcie legislacji administracyjnej” red. B. Fischer, Warszawa 2017

Fortońska A., *Measures taken by the European Union Agency for Aviation Safety to ensure aviation safety*, “Journal of KONBiN”, Volume 51, Issue 2, 2021, s. 117-125

Frankowska M., *Prawo traktatów*, Warszawa 1997

Galej P., *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] „Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym”, red. K. Łuczak, Katowice 2016

Gefert K., *Definiowanie zagrożeń i źródeł zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji lotniczych w lotnictwie ogólnym*, „Społeczeństwo i Polityka” Nr 3 (60)/2019, s. 317-326

Gilas J., *Prawo międzynarodowe*, wyd. 2, Toruń 1999

- Grenda B., *Bezpieczeństwo lotnisk wojskowych /force protection*, Poznań 2019
- Grenda B., *Dowodzenie siłami powietrznymi w układzie narodowym*, Warszawa 2014
- Grenda B., *Zagrożenia asymetryczne militarnej infrastruktury krytycznej- szanse i wyzwania w zakresie ochrony*, „Przegląd Policyjny”, Nr 4(132), 2018, s. 5-17
- Grenda B., Turzyńska H., *Czynnik ludzki i jego wpływ na bezpieczeństwo lotów*, Warszawa 2017
- Goedhuis D., *Handboek voor het Luchtrecht*, 1943
- G. L. C., *Maritime Law: Personality of Ship: Immunity of Government Property*, „Michigan Law Review”, vol. 20, no. 5, 1922, s. 533–535
- Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, wyd. 18, Warszawa 2020
- Gugulski M. (red.), Misiewicz B. (red.), *Raport smoleński - stan badań*, Warszawa 2013
- Guzman A. T., *The Consent Problem in International Law*, „SSRN Electronic Journal”, 10.2139/2011, s. 4-63
- Halewski T., *O system prawa lotniczego*, Lwów 1937
- Haywood H. G., *Digest of International Law*, volume IV, Waszyngton 1942
- Havel B., Sanchez, G., *The Foundations of Public International Aviation Law*, [w:] „The Principles and Practice of International Aviation Law”, red. Havel, B., & Sanchez, G., Cambridge University Press, s. 28-68
- Havel B., Sanchez, G., *The International Law Regime for Aviation Safety and Security*, [w:] „The Principles and Practice of International Aviation Law”, red. Havel, B., Sanchez, G., Cambridge University Press, s. 173-216
- Heinz M. H., *The 1923 Hague Rules of Air Warfare. A Contribution to the Development of International Law Protecting Civilians From Air Attack*, „International Review of the Red Cross”, No. 3, 1991, s. 139-172
- Honig J. P., *The Legal Status of Aircraft*, Dordrecht 1956

Hornik J., *Article 3 of the Chicago Convention*, „Air and Space Law”, Vol. 27, Issue 3 (2002), s. 161-195

Hotchkiss H. G., *A Treatise on Aviation Law*, Nowy York 1938

International Court of Justice, *The International Court of Justice. Handbook*, 2022, publikacja elektroniczna

Jasiuk E., *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej. Część 1*, Warszawa 2021

Jasudowicz T., *Responsibility of Russia and Poland for the Smolensk Catastrophe from the Perspective of European Convention on Human Rights*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol. I (VII)/2020, s. 11–21

Jasudowicz T., *Śledztwo smoleńskie z perspektywy Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witakowski, Warszawa 2014

Jasudowicz T., Górski G., *Prawne problemy tragedii smoleńskiej. Teksty i materiały*, Toruń 2018

Kaczyńska A., Walulik J., *Komentarz do art. 134*, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, dostęp SIP Lex

Kaczyńska A., Walulik J., *Komentarz do art. 135*, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, dostęp SIP Lex

Kałduński M., *The law of state immunity in the case concerning jurisdictional immunities of the state (Germany v. Italy)*, „The Law and Practice of International Courts and Tribunals”, 13(1), 2014, s. 54-102

Kamiński T., Karski K., *O umowach międzynarodowych niezgodnych z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej raz jeszcze*, „Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego”, vol. V, 2008, s. 82-109

Karanikas N., Roelen A., Piric S., *Design, Scope and Focus of Safety Recommendations: Results from Aviation Safety Investigations*, "Policy and Practice in Health and Safety" nr 17 (1), 2019, s. 14–31

Karski K., *Cywilne bezzałogowe statki powietrzne w świetle przepisów prawa międzynarodowego*, [w:] „50 lat konwencji tokijskiej-bezpieczeństwo żegluga lotniczej z perspektywy przestrzeni powietrznej i kosmicznej. Księga dedykowana profesorowi Markowi Żyliczowi”, Z. Galicki (red.), K. Myszone-Kostrzewa (red.), Warszawa 2014

Kasprzyk P., *Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident*, „Air and Space Law”, Vol. 36, Issue 3, 2011, s. 201-216

Kasprzyk P., *Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*, „Przebieg Sądowy” 2009/4/, s. 32-45

Kassoti, E. *Interpretation of Unilateral Acts in International Law*. “Netherlands International Law Review” 69/2022, s. 295–326

Kerns P. A., *First 50 Years: U.S. Air Force Judge Advocate General's Department*, Washington, DC: U.S. Air Force Judge Advocate General's Dept., 2003, s. 169-182

Klaffkowski A., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1981

Klenka M., *Major incidents that shaped aviation security*, “Journal of Transportation Security” (2019), 12, s. 39-56

Klich E. *Przyczyny badania wypadku i zalecenia profilaktyczne*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 65

Knake R., Shostack A., Wheeler T., *Learning from Cyber Incidents Adapting Aviation Safety Models to Cybersecurity. Report on the Interdisciplinary Workshop on the Development of a National Capacity for the Investigation of Cyber Incidents*, 2021, publikacja elektroniczna

Kolasa J., *The legal character of a unilateral state act*, „The Nature of Source in International Legal Order”, red. J. Kolasa, Wrocław 2017, publikacja elektroniczna

- Konert A. *Wprowadzenie do rozdziału V: Profilaktyka w zakresie bezpieczeństwa*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013
- Konert A., Kasprzyk P., Łaciński P., *Podstawy prawne zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, [w:] „Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym”, red. K. Łuczak, Katowice 2016
- Koskenniemi M. (red.), *Sources of International Law*, wyd. 1, Routledge, Nowy Jork 2000
- Kraatz H., *The NATO Status of Forces Agreement and the Supplementary Agreement*, „Army Law”, vol. 3, issue 8, 1990, s. 3-7
- Krystman M., *Umowa międzynarodowa jako podstawa decyzji administracyjnej*, Zeszyt Studencki Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM, nr 10, 2020, s. 157-173
- Kraśnicka I., *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*, Warszawa 2019
- Kułaga Ł., *Immunitet państwowego statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, Rok LXXVII – zeszyt 4 – 2015, s. 69-80
- Kunert-Diallo A., *Komentarz do art. 186*, [w:] „Prawo lotnicze. Komentarz”, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, dostęp SIP Lex
- Kunert-Diallo A., *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011
- Kunert-Diallo A., *Szczególne uprawnienia państw w przestrzeni powietrznej – aspekt militarny*, Східноєвроп. нац. ун-т ім. Лесі Українки, Луцьк, 2013. № 1. s. 172-175
- Kunert-Diallo A., Żylicz M., *Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)*, PiP 2012, s. 15-26
- Kwiecień R., *The Formal Sources of International Law, the Relationship between Treaties and Custom, and the International Law-Making Process*, „The Australian Year Book of International Law” 40(1), 2022, s.46-66

- Latipulhayat L., *The function and purpose of aircraft accident investigation according to the international air law*, „Mimbar Hukum” Vol 27, No 2 (2015)
- Lech M., *Ochrona prawna społeczności międzynarodowej wobec zagrożenia terroryzmem*, Gdańsk 2014, dostęp SIP Lex
- Liçaj L., Atird H., *The Implementation of International Agreements in the Law's Systems*, „European Science Review”, no. 9/10, 2019, s. 86–89
- Linderfalk U., *On the Interpretation of Treaties. The Modern International Law as Expressed in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Dordrecht 2007
- Lipson Ch., *Why are Some International Agreements Informal?*, „International Organization” Vol. 45, No. 4, 1991, s. 495-538
- Lister M. J., *The Legitimizing Role of Consent in International Law*, „Faculty Scholarship at Penn Law”, 317/2011, s. 663-691
- Lycklama J., Nijholt A., *Air Sovereignty*, Nijhoff 1910
- Makowski J., *Teoria i technika zawierania umów międzynarodowych*, Warszawa 1931
- Marciniak M., *Bezpieczeństwo a gotowość operacyjna w specjalnym transporcie lotniczym*, rozprawa doktorska, Warszawa 2019
- Marut K., *Komentarz do art. 66(a)*. [w:] „Prawo lotnicze. Komentarz”, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, dostęp SIP Lex
- Masternak-Kubiak M., *Ratyfikowana umowa międzynarodowa a normy konstytucyjne*, „Acta Universitatis Wratislaviensis. Prawo”, Nr 257 (1997), s. 165-172
- Masutti A., *Il diritto aeronautico*, wyd. 3, Turyn 2020
- Matthews S. (red.), *Dubrovnik-bound Flight Crew's Improperly Flown Nonprecision Instrument Approach Results in Controlled-flight-into-terrain Accident*, „Flight Safety Digest”, Vol. 15 No. 7/8, s. 1-25

Mégret, F., *International law as law* [w:] *The Cambridge Companion to International Law* (Cambridge Companions to Law, (red.) J. Crawford, (red.) M. Koskenniemi, s. 64-92, Cambridge 2012

Milde M., *International Air Law and ICAO*, Essential Air and Space Law, Eleven International Publishing 2016

Milde, M., *Rendition flights and international air law*, „German Journal of Air and Space Law”, 57(4), 2008, s. 477-486

Mironenko Enerstvedt O., *Aviation Security, Privacy, Data Protection and Other Human Rights: Technologies and Legal Principles*, publikacja elektroniczna Springer 2017

Możdżeń-Marcinkowski M., Nieratyfikowana umowa międzynarodowa jako źródło prawa wewnętrznego w prawie administracyjnym w świetle art. 9 Konstytucji RP, „Studia Iuridica Agraria: rocznik Stowarzyszenia Prawników Agrarystów”, T. 5 (2005), s. 141-150

Muszyński M., *Konstytucyjne granice bezpośredniego stosowania umowy międzynarodowej przez sądy w Polsce*, „Prokuratura i Prawo” 2023, nr 1, s. 5-36

Muszyński M., *Państwo w prawie międzynarodowym*, Bielsko-Biała 2012

Muszyński M., *O pojęciu „prawo międzynarodowe” w ujęciu historycznym*, [w:] „Państwo Konstytucja. Prawo. Księga pamiątkowa poświęcona sędziemu Trybunału Konstytucyjnego profesorowi Henrykowi Ciochowi”, J. Przyłębska, G. Jędrejek, Z. Jędrzejewski, M. Muszyński, M. Warciński, A. Zielonacki (red.), Warszawa 2018

Muszyński M., *Siła, norma, idea. Prawo międzynarodowe w ujęciu historycznym*, tom 3, Warszawa 2022

Myszona-Kostrzewa K., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w świetle prawa międzynarodowego*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 11/14, s. 137-150

Myszona-Kostrzewa K., *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944*, [w:] „Manfred Lachs Wybitny Prawnik Świata”, red. Z. Galicki, red. T. Kamiński, red. Katarzyna Myszone-Kostrzewa, Warszawa 2011

Nahlik S., *Konwencja wiedeńska o prawie umów międzynarodowych*, Warszawa 1971.

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

Nešović D., Jerotijević D., *Role and Importance of International Agreements in Regulating International Relations in Modern Conditions*, „*Ekonomika*”, vol. 64, no. 3, July 2018, s. 89–102

Nixon J., Braithwaite G. R., *What do aircraft accident investigators do and what makes them good at it? Developing a competency framework for investigators using grounded theory*, „*Safety Science*”, Vol. 103, 2018, s. 153-161

Nowak J., Zabłocki E., *Lotnictwo cywilne. Klasyfikacja, postawy prawne, operacje, bezpieczeństwo*, Dęblin 2018

Nowakowski M., Zieja M., Ewertowski T., Żyłuk A., *Badanie udziału czynnika ludzkiego z wykorzystaniem opracowanego modelu taksonomii przyczyn zdarzeń lotniczych*, „*Autobusy. Bezpieczeństwo i ekologia*”, 12 /2016, s. 339-347

Noyes J. E., *The Sources of International Law*, „*The American Journal of International Law*”, Tom 109 Nr 2, 2015, s. 455-461

Omes A., *Umowa międzynarodowa i memorandum of understanding – charakterystyka i terminologia*, „*Comparative Legilinguistics*”17/2014, s. 29-42

Paszkowski M., *Uprawnienia ICAO w dziedzinie unifikacji międzynarodowych norm i metod postępowania*, „*Sprawy Międzynarodowe*” 1970, Nr 12

Pellegrino F., *The Just Culture Principles in Aviation Law. Towards a Safety-Oriented Approach*, Springer 2019, s. 15

Pepin E., *Development of the National Legislation on Aviation Since the Chicago Convention*, „*Journal of Air Law and Commerce*”, Volume 24, Issue 1, 1957, s. 1-23

Peters R., *Civil-military partnership for safety*, „*Skyway Magazine*”, No. 53, 2010, s. 33

Petras C.M., *The International Legal Principles behind the U.S. Mobility Air Forces' Mission*, „*The Law of Air Mobility*” 66 A.F. L. Rev. 1 (2010), s. 1-78

Piątkowski M., *Prawo do lotnictwa wojskowego podmiotów niepaństwowych*, [w:] „Podmiotowość prawnomiędzynarodowa. Jej współczesne aspekty”, red. E. Cała-Wacinkiewicz, Warszawa 2020, dostęp SIP Legalis

Pietrzak M., *Przedmiot i obszar badań lotnictwa a obronność*, „Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” nr 2, 2012, s. 101-114

Piotrowski M., *Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia*, [w:] „Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie”, red. E. Dynia, red. L. Brodowski, Rzeszów, 2017, s. 9–25

Piwek D. G., *System zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym – proces kształtowania przepisów międzynarodowych*, „Studia i Materiały Centralnej Biblioteki Wojskowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego”, nr 1 (17) 2022, s. 27-41

Polkowska M., *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich zastosowanie - zarys problematyki*, Warszawa 2014

Polkowska M., *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski: geneza, działanie, perspektywy*, Warszawa 2007

Przybysz P., *Akty prawa wewnętrznie obowiązującego* [w:] Instytucje prawa administracyjnego, Warszawa 2020

Pszczółkowski P., *Dopuszczalność, zasadność i skutki korzystania z międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych w wybranych aspektach śledztwa w sprawie ustalenia przyczyn katastrofy smoleńskiej*, [w:] „III Konferencja Smoleńska 20.10.2014. Materiały konferencyjne”, red. P. Witkowski, Warszawa 2015

Pszczółkowski P., *Podstawy prawne badania przyczyn katastrofy smoleńskiej*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witkowski, Warszawa 2014

Rdzanek G., *Eurosamoloty. Trudne początki europejskiej współpracy zbrojeniowej*, Toruń 2007

Ruczkowski P., *Nieratyfikowana umowa międzynarodowa jako źródło prawa administracyjnego*, PPP 2017, nr 12, s. 34-41

Ruczkowski P., *Problem bezpośredniego stosowania umów międzynarodowych przez organy administracji publicznej: umowa międzynarodowa jako podstawa rozstrzygnięcia sprawy indywidualnej*, „Gentes & Nationes : studia z zakresu spraw międzynarodowych” 2010, z. 1, s. 133-153

Robinson D., *A Case of Assassination? President Samora Machel and the Plane Crash at Mbuzini*, „Postamble”, Vol 2, No 2, 2006, s. 45-64

Rockwell J. A., Brown Ch. A., *The Law of Air, Space, and Cyber Operations*, wyd. 4, 2020, publikacja elektroniczna

Rosio B., *The Ndola Crash and the Death of Dag Hammarskjold*, „The Journal of Modern African Studies”, Vol. 31, No. 4, 1993, s. 661-677

Rothwell D., Kaye S., Akhtar-Khavari A., Davis T., Saunders I., *Law of treaties. In International Law: Cases and Materials with Australian Perspectives*, wyd. 3, Cambridge 2018

Sabel R., *Procedure at International Conferences. A study of the rules of procedure at the UN and at inter-governmental conferences*, wyd. 2, Cambridge 2006

Saganek P., *Akty jednostronne państw w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2010

Samson K. H., *Overseas Aircraft Accident Response*, „The reporter”, vol. 31, no. 4, s. 23-25.

Sarnecki P., *System źródeł prawa w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2002

Schladebach M., *Air Space Violations by Military Aircraft and the Greek Turkish Conflict*, „German Journal of Air and Space Law” vol. 52, no. 3, 2003, s. 355-374

Schladebach M., *Luftrecht*, Tybinga 2018

Schlumberger Ch. E., Stolorz S., *A Presidential Crash: Operational and Regulatory Aspects of an Accident Involving a High Level Delegation on a State Aircraft*, „Annals of Air and Space Law” 36, 2011, s. 279-322

Scott B. I., Uva R. S., *The Role of Aviation Safety 'Soft Law' in the European Union Regulatory Landscape*, "Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht -German Journal of Air and Space Law" 69, no. 4, 2020, s. 604-627

Shubber S., *The contribution of the International Court of Justice to air law*, [w:] "Fifty Years of the International Court of Justice: Essays in Honour of Sir Robert Jennings", red. V. Lowe, M. Fitzmaurice, Cambridge University Press 1996, s. 316-326

Siadkowski A., *Terrorist attacks versus acts of illegal interference in civil aviation. Implications for the functioning of airport critical infrastructure*, „Przegląd Strategiczny”, nr 1, 2011, s. 237-246

Skarbek W. W., *Wybrane zagadnienia metodologii nauk społecznych*, Piotrków Trybunalski 2013

Sobolewski P., *Umowy międzynarodowe i prawo organizacji międzynarodowych w systemie źródeł prawa polskiego*, [w:] „Doskonalenie i standaryzacja procesu legislacyjnego – dobre praktyki opracowane w ramach projektu LEGIS”, W. Federczyk, S. Peszkowski (red.), Warszawa 2019

Solomon E.D., *Criminalization of Air Disasters: What Goal, if Any, is Being Achieved*, „Journal of Air Law and Commerce” vol. 76, issue 3, 2011, 407-456

Sozański J., *Rola nieformalnych instrumentów międzynarodowych (memorandów porozumienia) w prawie traktatów*, „Wiek XXI” 2002, nr 4, s. 159-176

Sozański J., *Umowa międzynarodowa, porozumienie, traktat i zobowiązanie jako podstawowe kategorie prawa traktatów, a rozbieżności co do zakresu ich desygnatów - uwagi wprowadzające do współczesnego zarysu zagadnienia z uwzględnieniem "acquis communautaire" i Konstytucji dla Europy*, „Wiek XXI” 2005, nr 2/3, s. 193-214

Spryszak K., *Ogłoszenie jako warunek wejścia w życie aktu normatywnego*, „Przegląd Prawa Konstytucyjnego” Nr 3 (49)/2019, 181-194

Strus-Wołos M., *Zastosowanie konwencji montrealskiej do roszczeń odszkodowawczych przeciwko Skarbowi Państwa związanych z katastrofą smoleńską*, „Palestra” 3-4/2015, s. 12-22

Stucchi M., *Profili giuridici di security nel trasporto aereo*, rozprawa doktorska, Mediolan 2010

Sutor J., *Immunitet państwa*, Warszawa 2011

Szonert Binienda M., *Badania istotnych katastrof lotniczych; Polityczno-prawne studium porównawcze*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, P. Witakowski (red.), Warszawa 2014.

Szonert Binienda M., *Standards of Investigation Under Article 2 of the European Convention On Human Rights and Investigations of Incidents of Historic Significance*, „Law and Administration in Post-Soviet Europe”, vol. I (VII)/2020, s.34-42

Szpila A., *Umowy międzynarodowe w Konstytucji z dnia 2 kwietnia 1997 r.*, „Polska - Węgry drogą wspólnoty wyszehradzkiej: praca zbiorowa”, s. 117-133

Szymajda I., *Prawo lotnicze UE – charakterystyka systemu*, „Studia Europejskie”, nr 1/2002, 83-106

Szymańska M., *Umowa międzynarodowa w systemie źródeł prawa Rzeczypospolitej Polskiej*, „Studenckie Zeszyty Naukowe Lublin: KNP UMCS 1998”, R. 9, z. 12 (2006), s. 73-79

Śliwoska A., *Badanie zdarzeń lotniczych w lotnictwie komunikacyjnym - wyzwania i problemy*, praca magisterska, Warszawa 2022

Tokarski M., *Zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym jako czynnik dyscyplinujący personel lotniczy w Unii Europejskiej* [w:] Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa w lotnictwie, red. T. Compa, red. J. Rajchel, red. K. Załęski, Dęblin 2012

Tremblay M., *The Legal Status of Military Aircraft in International Law*, praca dyplomowa, Montreal 2003

Troitsch W., *Das Flugwesen als Quelle neuer Rechtsfragen*, Archiv für Luftrecht, Berlin 1940

Tunkin G. I., *Theory of International Law*, Harvard University Press 2013

Uszyński T., *Polskie prawo lotnicze z komentarzem*, Łódź 1966

Walulik J., *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, „Kontrola państwowa”, Nr 2/2011, s. 156-169

Wassermann M., *Katastrofa smoleńska – podsumowanie aspektów prawnych*, [w:] „III Konferencja Smoleńska 20.10.2014. Materiały konferencyjne”, red. P. Witakowski, Warszawa 2015

Wassermann M., *Katastrofy w postępowaniu karnym a działania prokuratury w sprawie katastrofy smoleńskiej*, [w:] „II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały konferencyjne”, red. P. Witakowski, Warszawa 2014.

Wentong Z., *A Knowledge Theory of Tacit Agreement*, „Harvard Business Law Review” 9, no. 2 (2019): 399-440

Williams A.S., *The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in the Global War on Terror*, „Air Force Law Review”, 59/2007, s. 73-152

Wierczyński G., *The Polish Practice Regarding the Promulgation of International Agreements between 1945 and 2017*, „Polish Yearbook of International Law”, vol. 36, s. 257–266

Wojciechowska K., *Prawo lotnicze. Komentarz* [w:] „Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz”, Warszawa 2022, dostęp SIP Legalis

Wojtanowska N., *Aspekty prawne katastrofy smoleńskiej*. Wybrane problemy, Kraków 2015

Wojtanowska N., *Lista nieprawidłowości i naruszeń prawa przed i po katastrofie smoleńskiej*, [w:] „III Konferencja Smoleńska 20.10.2014. Materiały konferencyjne”, red. P. Witakowski, Warszawa 2015

Woźniak M., *Miejsce i stosowanie umów międzynarodowych w polskim prawie administracyjnym*, Toruń 2005

Woźniak M., *Umowa międzynarodowa jako podstawa prawna decyzji administracyjnej*, „Przeгляд Sądowy”, R. 14, [nr] 7/8 (2004), s. 163-180

Woźniak M., *Umowa międzynarodowa jako podstawa prawna niektórych działań faktycznych administracji*, „Pro Publico Bono”, Z. 1 (2005), s. 115-125

Wrońska I., *Skutek krajowy prawa międzynarodowego w polskim porządku prawnym na przykładzie stosowania instrumentów międzynarodowej ochrony praw człowieka*, [w:] „Umiedzynarodowienie krajowego obrotu prawnego”, T. 2, I. Kraśnicka (red.), W. Hryniewicka-Filipkowska (red.), Białystok 2017.

van Asselt M.B.A., *Safety in international security: a view point from the practice of accident investigation*, „Contemporary Security Policy”, Volume 39, Issue 4, 2018, s. 590-600

von Bogdandy A., Wolfrum R., *Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, World Court Digest, Volume 4*, 2001–2005, Springer-Verlag Berlin – Heidelberg – New York 2005

Zajac G., *Prawne i organizacyjne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym*, [w:] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina (red.), „Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny”, Wrocław 2011

Zajac G., *Rules and procedures of accident investigation in civil aviation*, “Science & Military” 2/2015, s. 36-45

Zajac G., *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 6/2012, s.66-82

Zajac G., *Prawo lotnicze Unii Europejskiej - geneza, dynamika i funkcjonowanie*, [w:] „Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza”, red. A. Konert, Warszawa 2015

Zajas S., *Międzynarodowe organizacje lotnicze*, Warszawa 2015

Zaręba S., *Sprawozdanie ze spotkania panelowego „Aspekty międzynarodowoprawne katastrofy smoleńskiej”* (Warszawa, 11 I 2014)”, PiP 2014, nr 7, s. 122-124

Żylicz M., *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, „Palestra” 5-6/2010, s. 7-15

Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, wyd. 2, Warszawa 2011

Żylicz M., *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, PiP 2011, nr 4, s. 3-17

Żylicz M., *Rok po smoleńskiej katastrofie lotniczej. Problemy międzynarodowo-prawne*, „Palestra” nr 3–4/2011, s. 9-19

Pisma urzędowe i decyzje administracyjne organów administracji publicznej

Wyniki ustaleń poczynionych podczas spotkania pomiędzy przedstawicielami Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów i Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w sprawie podstaw pranych dotyczących zbadania wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101, jaki zaistniał w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, dokument z dnia 14 kwietnia 2010 r.

Decyzja Nr 130/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie powołania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego

Notatka A. Kaczyńskiej - członka KBWLLP z dn. 01.06.2011, Warszawa, 2072/AK/192/2010/11

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Propozycja odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji Posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Pana Wisława Janczyka i Pana Adama Gawędy z dnia 21 kwietnia 2010 w sprawie katastrofy lotniczej w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem

Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej jako: państwa rejestracji i państwa operatora do projektu Raportu końcowego z badania wypadku samolotu TU-154M nr boczny 101, który wydarzył

się w dniu 10 kwietnia 2010 r., opracowanego przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy MAK, Warszawa 19 grudnia 2010 r.

Pismo z-cy dyrektora Biura Dyrektora Generalnego M. Bonieckiej skierowane do Dowódcy Sił Powietrznych RP w dniu 30 marca 2010 r., nr wych. BGD-Lotn.7/4/2010/mk(2)

Pismo szefostwa Służby Ruchu Lotniczego SZ RP do Dowódcy Centrum Operacji Powietrznych z dnia 09.04.2010, archiwum KBWLLP

Pismo z-cy dyrektora Biura Dyrektora Generalnego M. Bonieckiej skierowane do Dyrektora Naczelnego Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w dniu 6 kwietnia 2010 r., nr wych. BGD-Lotn.7/4/2010/mk(6)

Pismo Sekretarza stanu MON skierowane do Ministra SWiA w dniu 9 lipca 2010 r., nr wych. pisma 603/966/1101/10/JS

Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 6 września 2010 r., nr wych. pisma BMP-0713-37-16/10/JD

Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 7 września 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-5062(1)/10/JD

Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 29 października 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-37-37/10/JD

Notatka nt sposobu ustalania procedury właściwej do badania katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem - kopia z zasobów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, autorstwa M. Berka, 14.05.2010 r.

Notatka nt sposobu ustalania procedury właściwej do badania katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem - kopia z zasobów Ministerstwa Sprawiedliwości

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD

Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10

Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji skierowane do Marszałka Sejmu RP w odpowiedzi na interpelację poselską z dnia 27 października 2010 roku (sygn. SPS-023-16510p/10) w dn. 17 listopada 2010 roku, nr wych. pisma BMP-0713-37-45/10/JD

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Pismo Zastępcy Dyrektora Departamentu Konsularnego MSZ skierowane do Dyrektora Biura Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 17 maja 2010 r., nr wych. DK 2113/44/10/53305 w odpowiedzi na pismo nr BMP-0713-33601/10/JD z dnia 7 maja 2010 r. dotyczącego interpelacji poselskiej

Pismo szefa KPRM Tomasza Arabskiego wystosowane z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów skierowane do w-ce przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość w dniu 19 maja 2010 r. w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 7 maja 2010 r., nr wych. SDT 4451-2(168)/10

pismo Sekretarza stanu MON skierowane do Ministra SWiA w dniu 9 lipca 2010 r., nr wych. pisma 603/966/1101/10/JS, odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez MSWiA do Marszałka Sejmu RP w dniu 7 września 2010 r. nr wych. pisma BMP-0713-5062(1)/10/JD

Odpowiedź na interpelację poselską udzielona przez Sekretarza Stanu MSZ do MSWiA w dniu 5 października 2010 r. nr wych. pisma DPT 2113/26/10/112703/SM/114112

Pismo Szefa KPRM skierowane do Prokuratury Okręgowej w dniu 15 września 2011 r., nr wych. DP.5020-47(K)/11

Pismo Ministra Obrony Republiki Białorusi skierowane do Ministra Obrony Narodowej RP w sprawie wspólnego badania katastrofy w dniu 1 września 2009 r., nr 785.

Pismo Szefa Sztabu Generalnego WP do Szefa Inspektoratu MON ds. BL w sprawie powołania Komisji Badania Wypadku Statku Powietrznego z dnia 7 września 2009 r., nr wych. SG/1182/09

Odpowiedź sekretarza KBWLLP z dnia 9 grudnia 2010 na pytania rodzin zadane w trakcie spotkania w dniu 10 listopada 2010 r., załącznik nr 8 do pisma DBI-0164-1/2016, dokumentacja ze zbiorów MSWiA

Inne dokumenty

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2016

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, Minister Infrastruktury, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2020

Uzasadnienie do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), druk nr 1403.

Opinie prawne

Biuro Analiz Sejmowych, *Opinia z dnia 7 lipca 2010 r., BAS-WAL-973/10*, przytoczona w interpelacji poselskiej nr 16525, 20.09.2010

Galicki Z., *Opinia prawna n. t. niektórych prawnomiędzynarodowych aspektów katastrofy pod Smoleńskiem*, Warszawa, 7 maja 2010 r.

Galicki Z., *Uzupełnienie opinii prawnej w sprawie możliwości zastosowania arbitrażu w ewentualnym sporze między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tle katastrofy w Smoleńsku (odpowiedzi na pytania)*, Warszawa, 14 lutego 2011 roku, 1706/AK./192/2010/11

Kancelaria prawna K&L Gates Jamka Sp.k, *Opinia dotycząca instrumentów prawa międzynarodowego mogących znaleźć zastosowanie do dalszego postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M*, Warszawa, 10 marca 2011 r.

Kasprzyk P., *Ocena prawna*, Wrocław, 26 kwietnia 2010

Kasprzyk P., *Ocena prawna dotycząca wybranych aspektów badania wypadku lotniczego statku powietrznego lotnictwa państwowego poza granicami Polski*, Warszawa, 6 maja 2010 r.

Kunert- Diallo A., Żylicz M., *Wstępna opinia w sprawie naruszenia postanowień Załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej przy badaniu katastrofy smoleńskiej przez MAK*, Warszawa, 14 stycznia 2011 r., 1436/AK/192/2010/11.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych, *Szczególne typy własności w prawie międzynarodowym w kontekście katastrofy smoleńskiej*, opinia prawna sporządzona w MSZ stanowiąca załącznik do pisma Prokuratora Generalnego skierowanego w dniu 24 maja 2016 r. do Ministra Obrony Narodowej

Moreno Ocampo L., *The Legal Options of the Republic of Poland under International Aviation Law*, 2017

Żylicz M., Opinia prawna sporządzona na zamówienie RCL, Warszawa, 18 lutego 2011 r.

Raporty z badania zdarzeń lotniczych

Raporty krajowe

Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny, Warszawa 2011, archiwum KBWLLP

Protokół z dnia 26 lipca 2011 r. badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 – wypadku ciężkiego (katastrofy) samolotu Tu-154M numer 101, zaistniałego w 36. specjalnym pułku lotnictwa transportowego z Warszawy, dnia 10 kwietnia 2010 r., w sobotę, o godz. 6:41 UTC, w dzień IFR, Warszawa 2011, archiwum KBWLLP

Raport końcowy PKBWL z incydentu nr – 2020/1589 z udziałem statku powietrznego Embraer ERJ-170-200lr, SP-LIG w dniu 2 lipca 2020 r., https://pkbwl.gov.pl/wp-content/uploads/2023/01/2020_1589_RK.pdf (dostęp 02.03.2023)

Raport techniczny. Fakty, które przesądziły o katastrofie samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałej dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny, Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego - Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego, 11 kwietnia 2018 roku https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport_techniczny.pdf (dostęp 02.03.2023)

Raport z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu 154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej, Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego - Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego, 10 sierpnia 2021 roku, <https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/RAPORT.pdf> (dostęp 27.02.2023)

Załącznik nr 36 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Uwarunkowania prawne badania okoliczności zdarzenia lotniczego z dnia 10.04.2010 r., https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport/blok_D/Zalacznik_nr_36.pdf (dostęp 27.02.2023)

Załącznik nr 35 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Przetarg na remont, kalendarium i skutki remontu Tu-154M w Rosji, https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport/blok_A/Zalacznik_nr_35.pdf (dostęp 21.03.2023).

Załącznik nr 3 do Raportu Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego: Lot Tu-154M „101” W przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej. Analiza materiału dowodowego, https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/raport/blok_B/Zalacznik_nr_3.pdf (dostęp 02.01.2023).

Raporty innych państw

Report of the Board of Inquiry into the accident to Tupolev134A-3 aircraft C9-CAA on 19th October 1986, <https://www.baaa-acro.com/sites/default/files/2020-04/C9-CAA.pdf> (dostęp 27.02.2023)

Raport Końcowy Komisji Technicznej MAK dotyczący katastrofy samolotu Tu-154M, numer boczny 101, należącego do Rzeczypospolitej Polskiej, w dniu 10 kwietnia na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku, https://mak-iac.org/upload/iblock/f2a/finalreport_eng.pdf (dostęp 27.02.2023)

Źródła internetowe

Lista aktualnych sygnatariuszy Konwencji chicagowskiej, <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> (dostęp 11.03.2023);

Informacje o zezwoleniu dyplomatycznym w UE, <https://dic.eda.europa.eu/>, (dostęp 09.02.2022);

Artykuł prasowy pt. „Na mistrzostwa polecili wojskowym transportem z eskortą myśliwców: Adam Świerkowski, <https://defence24.pl/sily-zbrojne/na-mistrzostwa-polecili-wojskowym-transportem-z-eskorta-mysliwcow> (dostęp 20.12.2022);

Strona internetowa włoskiej Służby Lotów Państwowych i Humanitarnych (*Servizio per i voli di Stato e umanitari*), <https://presidenza.governo.it/UVGU/>, (dostęp 02.03.2023);

A. De Rosa, *Il regime giuridico dell'aeromobile militare*, opracowanie internetowe https://www.romadue-broglio.eu/wp-content/uploads/9_-_Regime-giuridico-aeromobile-militare_-_De-Rosa-.pdf (dostęp 02.03.2023);

Aviation Local Legislation Udate, <https://www.sulijapartners.com/2020-01-06-new-wording-law-on-aviation> (dostęp 20.02.2023);

Code of Federal Regulations, https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=de6c6019aba072f4a8e6f47d20e6b175&mc=true&node=se14.1.1_11&rgn=div8 (dostęp 15.02.2023);

opracowanie AUSARBEITUNG, Rechtsgrundlagen für Überflugrechte in Deutschland, <https://www.bundestag.de/resource/blob/415008/ea0e68dce4ba366d8268368e1852bb74/wf-ii-021-06-pdf-data.pdf> (dostęp 03.07.2021);

TVN24, „Kolejny dowód, że lot do Smoleńska był wojskowy”, 28.09.2010 r., <https://tvn24.pl/polska/kolejny-dowod-ze-lot-do-smolenska-byl-wojskowy-ra147387-3591049> (dostęp 10.10.2022);

RMF24, „Polskie uwagi: Tragiczny lot Tu-154M był lotem wojskowym”, 13.01.2011 r., https://www.rmf24.pl/raporty/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/fakty/news-polskie-uwagi-tragiczny-lot-tu-154m-byl-lotem-wojskowym,nId,317979#crp_state=1 (dostęp 10.10.2022);

Ocena wpływu regulacji <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441>;

„Deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa” sporządzona przez Prezesa ULC, październik 2017; dostępna na: <http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/deklaracja-w-sprawie-kultury-bezpieczenstwa> (dostęp 08.01.2019);

Oficjalna strona Air Accident Investigation Unit Irlandii, <http://www.aaiu.ie/about-us>, (dostęp 30.01.2023);

red. J. A. Arrigo, The Reporter, vol. 16 No. 4, 1989,
<https://play.google.com/books/reader?id=UKeasoEIRLAC&hl=pl&pg=GBS.RA1-PP4>
(dostęp 09.09.2022);

Summary of Political and Economic Developments in Hungary in 1951, Prepared in the Legation in Hungary, No. 745, 764.00/2-152, „Foreign Relations of the United States, 1951, Europe: Political and Economic Developments”, Volume IV, Part 2, Document 280, 1952, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1951v04p2/d280> (dostęp 12.02.2023);

Aviation Safety Network <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19861019-0>
(dostęp 15.12.2022);

Dag Hammarskjöld plane crash recent developments
<http://www.hammar skjold inquiry.info/> (dostęp 20.09.2022);

U.N. Report Bolsters Theory That Hammarskjöld Plane Was Downed,
<https://www.nytimes.com/2019/10/08/world/africa/dag-hammarskjold.html> (dostęp 20.09.2022);

TRC Press Releases - 1998, <https://www.justice.gov.za/trc/media/pr98.htm> (dostęp 15.12.2022);

Portal Magnum-X, „Przechwycenie lotu EgyptAir 2843. Władza państwa nad obcymi samolotami” <https://www.magnum-x.pl/artykul/przechwycenie-lotu-egyptair-2843-wladza-panstwa-nad-obcymi-samolotami> (dostęp 13.09.2022);

GUS, Pojęcia stosowane w statystyce publicznej,
<https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/4234,pojecie.html> (dostęp 12.01.2022);

EUROSTAT, Glossary for transport statistics - 5th edition - 2019,
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-19-004>
(dostęp 12.01.2022);

Dziennik Gazeta Prawna, „Miller o statusie lotu Tu-154M do Smoleńska: wojskowy”
<https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/534875,miller-o-statusie-lotu-tu-154m-do-smolenska-wojskowy.html> (dostęp 17.09.2022);

Rzeczpospolita, „ICAO: to był państwowy lot”, <https://www.rp.pl/wydarzenia/art6853221-icao-to-by-l-panstwowy-lot> (dostęp 11.10.2022);

Polskie Radio, „Lot do Smoleńska nie był lotem cywilnym”,
<https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/300972,Lot> (dostęp 09.10.2022);

Ares Osservatorio Difesa, <https://aresdifesa.it/il-31-stormo-dellaeronautica-militare/>
(dostęp 15.09.2022);

Rzeczpospolita, „Zapomniana umowa z Rosją”, <https://www.rp.pl/wydarzenia/art7215251-zapomniana-umowa-z-rosja> (dostęp 03.01.2022);

BBN, Synteza Raportu BBN o bezpiecznym transporcie VIP-ów,
<https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2673,Synteza-Raportu-BBN-o-bezpiecznym-transporcie-VIP-ow.html> (dostęp 21.11.2022);

PAP, Air Force One - „latająca forteca prezydenta” USA-
<https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1538715%2Cair-force-one-latajaca-forteca-prezydenta-usa-zdjecia.html> (dostęp 21.03.2023);

Permanent Delegation of the Republic of Lithuania to NATO, „Interdepartmental Commission completed the investigation of Russian fighter crash in Lithuania”,
<https://www.urm.lt/nato/en/news/interdepartmental-commission-completed-the-investigation-of-russian-fighter-crash-in-lithuania> (dostęp 24.11.2022);

Jamestown Foundation, „Question Marks Multiply After Russian Plane Crash in Lithuania”, <https://jamestown.org/program/question-marks-multiply-after-russian-plane-crash-in-lithuania/> (dostęp 24.11.2022);

ICAO, Annual Report 2016: „Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State”,
<https://www.icao.int/annual-report-2016/Pages/supporting-implementation-strategies-legal-services-and-external-relations-status-of-aircraft.aspx> (dostęp 10.12.2021);

ICAO, Annual Report 2017: „Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State”, <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/supporting-implementation-strategies-legal-and-external-relations-services-status-of-aircraft.aspx> (dostęp 10.12.2021);

ICAO, Annual Report 2018: „Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State”, <https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/supporting-strategies-legal-and-external-relations-determination-of-the-status-of-an-aircraft-civil-state.aspx> (dostęp 10.12.2021);

Strona internetowa Konferencji Smoleńskiej, <http://konferencjasmolenska.pl/> (dostęp 20.02.2023);

Strona Podkomisji smoleńskiej, *Uzasadnienie*, <https://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/plik/file/Uzasadnienie.pdf> (dostęp 03.03.2023);

ICAO, *Status Of Modern Aviation Security*, Montreal 2016, <https://www.unitingaviation.com/wp-content/uploads/2018/09/Status-of-Modern-Aviation-Security.pdf> (dostęp 03.01.2023);

BBC News, „Lockerbie bombing suspect in US custody”, <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-63933837> (dostęp 07.02.2023);

Audiovisual Library on International Law, D. B. Hollis, *Law of Treaties*, <https://legal.un.org/avl/MiniSeries/lawoftreaties.html> (dostęp 20.12.2022);

Strona ULC, „Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym za 2021 rok”, Urząd Lotnictwa Cywilnego, https://www.ulc.gov.pl/images/1artykuly/Sprawozdanie_o_stanie_bezpiecze%C5%84stwa_lotnictwa_cywilnego_za_rok_2021.pdf (dostęp 20.12.2022);

Strona Europejskiej Agencji Obrony, *The Military Key Partner in The Single European Sky*, <https://eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/2020-eda-ses-brochure.pdf> (dostęp 14.12.2022)

Strona prokuratury holenderskiej poświęcona śledztwu w sprawie zestrzelenia MH17 <https://criminalfilesmh17.prosecutionservice.nl/introduction> (dostęp 12.02.2023).

Materialy

ULC,

http://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/stan_bezpieczenstwa/2004/03-Wstep_05.pdf (dostęp 20.02.2023).

Skybrary, Injury Level Taxonomy, <https://www.skybrary.aero/articles/injury-level-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

Skybrary, Flight Phase Taxonomy, <https://www.skybrary.aero/articles/flight-phase-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

Skybrary, Operation Type Taxonomy, <https://www.skybrary.aero/articles/operation-type-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

Skybrary, Damage Aircraft Taxonomy, <https://www.skybrary.aero/articles/damage-aircraft-taxonomy> (dostęp 12.02.2023).

Portal EDA, European Military Airworthiness Authorities Forum (MAWA), [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/european-military-airworthiness-authorities-forum-\(mawa\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/european-military-airworthiness-authorities-forum-(mawa)) (dostęp 12.02.2023).

Portal NATO, Aviation Committee, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69339.htm (dostęp 12.12.2022).

Słownik języka angielskiego Cambridge, hasło *best practice*, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/best-practice> (dostęp 02.03.2022).

„Hazard Taxonomy Examples”, Safety Management International Collaboration Group, <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/4623.pdf> (dostęp 18.03.2022).

WYKAZ RYSUNKÓW I TABEL

Rysunek 1 Podział lotnictwa CAT i GA.....	50
Rysunek 2. Wykres ilustrujący porównanie wskaźnika implementacji dot. prawodawstwa w wybranych państwach.	67
Rysunek 3 Wybrane kryteria rodzajów umów.....	150
Tabela 1 Podsumowanie czynników dystynktywnych pozwalających na określenie lotu i samolotu Tu-154M jako wojskowego w rozumieniu prawa międzynarodowego i krajowego.	89
Tabela 2 Zestawienie najpowszechniejszych taksonomii zdarzeń lotniczych z rozróżnieniem na lotnictwo cywilne i wojskowe. Opracowanie własne.	102
Tabela 3 Wybrane organizacje ustanawiające reguły o charakterze soft law wraz z przykładami wydawanych dokumentów. Opracowanie własne.....	107
Tabela 4 Wykaz najważniejszych zmian krajowych aktów prawnych mających zastosowanie do lotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. i badania zdarzenia z jego udziałem. Opracowanie własne.....	138