

Aleksandra Śliwoska

Wydział Prawa i Administracji UKSW

Streszczenie rozprawy doktorskiej

„Zdarzenie lotnicze z dnia 10 kwietnia 2010 roku w świetle prawa międzynarodowego”

Rozprawa koncentruje się wokół zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 roku, którego okoliczności - śmierć na terenie Federacji Rosyjskiej Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, dowódców wojsk, przedstawicieli konstytucyjnych organów państwa, 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* do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Dysertacji przyświecały 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. Drugi cel obejmował poznanie zasad badania zdarzeń lotniczych, które mogą mieć zastosowanie do wypadków i incydentów zaistniałych w lotnictwie państwowym, szczególnie wojskowym. Trzecim celem było zbadanie nieformalnej umowy dotyczącej badania zdarzenia z dnia 10 kwietnia 2010 roku, poprzez którą strony odstąpiły od korzystania z międzyresortowego Porozumienia z 1993 r. regulującego wojskowy transport lotniczy między RP i FR postanawiając o stosowaniu Załącznika 13. Ostatnim celem, jaki postawiła sobie autorka, było 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.

Przedstawione problemy badawcze pozwoliły na sformułowanie tezy: 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.

Dysertację rozpoczynają rozważania nad definiowaniem statku powietrznego i samolotu oraz ewolucją 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 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 pierwszym podział statków powietrznych na państwowe i cywilne implikuje stosowanie odmiennych reżimów prawnych przy badaniu zdarzeń lotniczych, które stały się przedmiotem drugiego rozdziału. Zdefiniowano tam 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 obserwacje na temat regulacji krajowych dotyczących badania wypadków i incydentów lotniczych. Rozdział ten poszukiwał 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. 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.

Autorka skonkludowała, że samolot Tu-154M był wojskowym statkiem powietrznym, jak bowiem dowiedziono, statki powietrzne transportujące najważniejsze osoby w państwie, włączając głowy państw, identyfikowane są jako statki państwowe w rozumieniu prawa międzynarodowego. 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. Wśród aktów międzynarodowych normujących tę problematykę dla lotnictwa wojskowego wskazać trzeba stowarzyszeniowe dokumenty wojskowe - porozumienia standaryzacyjne wydawane w ramach NATO oraz recypujące je polskie normy obronne. Jednakże stosowanie dokumentów stowarzyszeniowych w oczywisty sposób obliguje jedynie członków stowarzyszenia. 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 terytorium. 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. Autorka wykazała zatem słuszność dwóch kolejnych tez pomocniczych dowodząc, że reguły rządzące bezpieczeństwem lotnictwa wojskowego są przedmiotem bilateralnych umów międzynarodowych, aniżeli konwencji wielostronnych.

Kolejnym ważnym wnioskiem było dostrzeżenie iż, międzynarodowe prawo lotnicze nie reguluje dostatecznie „styku” bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa, chociaż od 1974 roku Załącznik 13 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.

W kwestii formy umowy delegującej badanie zdarzenia lotniczego z 2010 r. rozważono dwie możliwości - zawarcie umowy ustnej lub zaciągnięcie zobowiązań przez akt jednostronny Rosji, na który strona Polska wyraziła dorozumianą zgodę. Autorka skłoniła 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.

Praca wykazała również istnienie wzorów umów opracowanych przez AIG ICAO w 2007 r., które potencjalnie mogły znaleźć zastosowanie do omawianego przypadku. 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.

Analiza dowiodła, iż w dniu zdarzenia Porozumienie z 1993 r. zawarte między resortami MON Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej miało moc wiążącą, było źródłem prawa międzynarodowego i mogło stanowić podstawę zbadania zdarzenia przez wspólną komisję.

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 badań technicznych, można zauważyć, że przeprowadzenie takiego badania powierza się państwu, którego obywatele stanowili większość ofiar bądź, z którego pochodziły ofiary pełniące ważniejsze funkcje państwowe.

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. 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.

W tym miejscu składam szczególne wyrazy wdzięczności Rodzicom, Bratu i Przyjaciołom za okazane wsparcie, dodawanie otuchy i motywację w czasie pracy nad dysertacją. Dziękuję Promotorowi dr. hab. Mariuszowi Muszyńskiemu, prof. UKSW za otwartość, cenne uwagi i konstruktywną krytykę. Podziękowania kieruję na ręce wszystkich, którzy nieśli pomoc w kwerendzie naukowej i pozyskaniu materiału źródłowego.

Słowa kluczowe: międzynarodowe prawo lotnicze, bezpieczeństwo lotnicze, ochrona lotnictwa, państwowy statek powietrzny, badanie zdarzeń lotniczych, umowa międzynarodowa, nieformalna umowa międzynarodowa