

LEONARD ŁUKASZUK

PORZĄDEK PRAWNY NA MORZACH A WSPÓŁCZESNE LOTNICTWO (WYBRANE ZAGADNIENIA)

W artykule przedstawiono analizę prawną relacji wzajemnych lotniczo-morskich w świetle regulacji prawnomiędzynarodowych i praktyki, a także doktryny. Ukazano współzależności tych relacji i zasady korzystania przez lotnictwo cywilne i wojskowe z przestrzeni powietrznych nad obszarami morskimi, według ich systematyki przyjętej w Konwencji NZ o prawie morza (1982). Określone płaszczyzny korelacji uregulowań prawa morza, prawa morskiego i prawa lotniczego dotyczą relacji między statusem prawnym i reżimem różnych akwenów morskich a prawem statków powietrznych do przelotu nad nimi. Zasygnalizowano także sytuacje prawne i praktyki państw odmienne od powszechnie przyjętych standardów. Przedmiotem analizy są także wybrane zagadnienia bezpieczeństwa morskiego, m.in. w obliczu zagrożenia piractwem oraz zagadnienia ochrony środowiska morskiego – w kontekście działań wspomagających – podejmowanych przez lotnictwo pozostające w służbie państwowej, w świetle regulacji prawnych i praktyki.

WPROWADZENIE

Przedmiotem rozważań są głównie zagadnienia ukazujące istotę i znaczenie czynnika lotniczego na morzach w świetle obowiązujących regulacji prawa morza i prawa morskiego, a także międzynarodowego prawa lotniczego. Godne uwagi są zwłaszcza relacje i interakcje czynników morskiego i lotniczego w obecnym stanie regulacji według stanowiska doktryny – w kwestii uwarunkowań i zasad prawnych korzystania przez lotnictwo z przestrzeni powietrznych nad obszarami morskimi oraz innych zagadnień, związanych także z praktyką międzynarodową. Dotyczy to zwłaszcza wybranych problemów bezpieczeństwa morskiego i lotniczego z uwzględnieniem działań w obszarach morskich, podejmowanych przez lotnictwo współczesne we współpracy z państwami i organizacjami międzynarodowymi, także w stosunkach regionalnych i subregionalnych.

W części pierwszej artykułu skupiono uwagę na relacjach prawa morskiego i prawa lotniczego w kontekście zasad korzystania statków powietrznych z przestrzeni nad obszarami morskimi, a w części drugiej – zasygnalizowano

wybrane zagadnienia lotnictwa współczesnego w obliczu aktualnych problemów bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.

Relacje lotniczo-morskie datują się od wczesnych lat rozwoju lotnictwa wojskowego¹, a następnie cywilnego w świecie, a także i w Polsce. Dotyczy to wykorzystywania zarówno balonów, jak i sterowców oraz samolotów cywilnych i wojskowych specjalnie przystosowanych do żeglugi powietrznej nad obszarami morskimi i lądowania na ich powierzchni, a także do prowadzenia obserwacji tych obszarów w czasie operacji wojskowych, m.in. przez USA².

Istnieją określone płaszczyzny korelacji uregulowań prawa morza, prawa morskiego i prawa lotniczego³. Dotyczy to relacji między statusem prawnym określonych akwenów morskich a prawem statków powietrznych do przelotu nad nimi oraz innych uprawnień i wymogów związanych z przebywaniem takich obiektów w obrębie obszarów objętych jurysdykcją państw, jak też i tych niepodlegających ich jurysdykcji. Określone wymogi dotyczą m.in. zachowania zasad bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, ochrony środowiska morskiego, niesienia pomocy w sytuacji zdarzeń nadzwyczajnych, tj. ratownictwa morskiego i lotniczego, oraz zwalczania bezprawnych aktów ingerencji i przemocy na obszarach morskich. Analizę regulacji prawnomiędzynarodowych z tego zakresu i ich stosowania podjęto w publikacjach⁴.

1. RELACJE PRAWA MORSKIEGO I PRAWA LOTNICZEGO A ZASADY KORZYSTANIA STATKÓW POWIETRZNYCH Z PRZESTRZENI NAD OBSZARAMI MORSKIMI

W Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną z 13.10.1919 r. (Paryż) – w przepisach obowiązujących przy odlocie, w drodze i przy lądowaniu, w art. 23 postanowiono: „Przy ratowaniu aparatów zaginionych na morzu stosować się będzie, w braku odmiennych, zasady prawa morskiego”⁵.

W Tymczasowym układzie o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7.12.1944 r., w art. VIII, określającym przelot nad terytorium państwa człon-

¹ Zob. M. Franz, *Okrety lotnicze I wojny światowej*, Gdynia 2009.

² Dość bogata dokumentacja faktograficzna z tego zakresu jest m.in. prezentowana na łamach aneksów do „Rzeczpospolitej” pt. *Samoloty i ludzie. Dzieje lotnictwa czasów wojny i pokoju oraz Bitwy i wyprawy morskie*, a także na łamach miesięcznika „Nasze Morze”. Zob. także: K. Jurek, *Bezzałogowe statki powietrzne w działaniach morskich*, Bellona 2010, nr 4.

³ Zob. *The Legal Order of the Oceans. Basic Documents on Law of the Sea*, ed. V. Lowe, S. Talmon, Oxford and Portland, Oregon 2009.

⁴ Zob. np. K. Hailbronner, *Freedom of the air and the Convention on the Law of the Sea*, *American Journal of International Law* 1983 (on line: 77 Am. J. Int. l L. 490 1983); D. Anderson, *Modern Law of the Sea. Selected Essays*, Leiden Boston 2008; M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010; L. Łukaszuk, *Lotnictwo międzynarodowe w obliczu nowych wyzwań i zadań (Aspekty polityczne i prawne)*, *Stosunki Międzynarodowe – International Relations* 2011, nr 1–2 (t. 43).

⁵ Dz.U. z 1929 r., Nr 6, poz. 54, zmian. Dz.U. z 1931 r., Nr 106, poz. 837.

kowskiego: „Sekcja 2. Dla celów niniejszego Układu uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego Państwa”. W konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7.12.1944 r. (Chicago) w art. 2 („Terytorium”) powtórzono dosłownie treść cytowanego wyżej przepisu. Natomiast art. 12 tejże konwencji postanawia, że „Nad pełnym morzem obowiązywać będą reguły ustanowione na podstawie niniejszej Konwencji, a każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej niezależnie od miejsca, w którym się znajduje”, musi „stosować się do przepisów obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych”.

Definicje statku powietrznego są w zbliżony sposób formułowane w różnych konwencjach z zakresu prawa morza, często łącznie z definicjami statku morskiego. Na przykład w *Convention on the Protection of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter* (Londyn 1972, weszła w życie w 1975 r.) art. III ust. 2 brzmi: *Vessels and aircraft means waterborn or airborne craft of any type whatsoever. This expression includes air-cushioned craft and floating craft, whether self-propelled or not.* Identycznie definicję tę sformułowano w art. 1 ust. 6 protokołu londyńskiego z 1996 r. (obowiązuje od 2006 r.) do tej konwencji. A w art. 3 *Dumping Protocol to the Barcelona Convention* (1976, zmian. 1995) o zapobieganiu i eliminowaniu zanieczyszczeń Morza Śródziemnego przez statki morskie i powietrzne dodano w definicji jedynie platformy i inne urządzenia na morzu oraz ich wyposażenie. W art. 1 ust. (n) *Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic* (OSPAR) z 1992 r. (obowiązuje od 1998 r.) powtórzono tę definicję, ale wyłączono instalacje i rurociągi nadbrzeżne. W art. 1 ust. 1 (a) (ii) *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* (2001, obowiązuje od 2009 r.) do podwodnego dziedzictwa kulturowego zaliczono: *vessels, aircraft, other vehicles or any part thereof, their cargo or other contents, together with their archaeological and natural context.*

K. Haibronner z Uniwersytetu w Konstancji w artykule opublikowanym na łamach „*American Journal of International Law*” w 1983 r. przedstawia wyniki badań nad wolnością przestrzeni powietrznej w kontekście uregulowań zawartych w Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS).

Reżim prawny w tym zakresie przedstawia także autor także w aspekcie międzynarodowego prawa lotniczego, a głównie konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wskazując na dwie główne zasady: 1) uznanie pełnej suwerenności państw nad przestrzenią powietrzną nad ich terytorium lądowym i morskimi wodami terytorialnymi, włącznie z jurysdykcją związaną z tymi obszarami; 2) uznanie obszarów powietrznych nad morzem pełnym jako głównej drogi powietrznej otwartej dla wszystkich państw i niepodlegającej władztwu żadnego z państw. Ta zasada prawa zwyczajowego wolności przelotu nad morzem pełnym została utrwalona w cytowanym wcześniej art. 12

też konwencji zawierającym „reguły lotnicze”, a „każde umawiające się państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy”. Zachowanie się użytkowników przestrzeni powietrznej zgodnie z tą zasadą jest więc obowiązkiem wszystkich państw będących sygnatariuszami tej konwencji. Ma to także zapobiec wprowadzaniu odmiennych regulacji przez państwa, co mogłoby stanowić m.in. zagrożenie dla żeglugi powietrznej nad obszarami morza pełnego. Rada ICAO jest wyłącznie uprawniona do ustanawiania określonych norm dotyczących przelotu i manewrowania statków powietrznych nad wodami morza pełnego. Kompetencji takich nie mają narodowe władze kontroli ruchu lotniczego, aby je rozszerzać na obszary morza pełnego. Rada ICAO upoważniła każde z państw członkowskich do prowadzenia usług kontroli ruchu lotniczego nad swym własnym terytorium – zgodnie z aneksem I do konwencji chicagowskiej.

Z dostępem statków powietrznych nad obszary morskie państw nadbrzeżnych związana jest niekiedy ich polityka restrykcyjna – zwłaszcza w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ)⁶. J. Kraska stara się udowodnić, jak na politykę światową, globalną oddziałują relacje między polityką państw nadbrzeżnych wobec swych terytoriów a ogólnymi, powszechnymi interesami wspólnoty międzynarodowej – co stanowi także istotny czynnik (*fulcrum* – punkt wyjścia) polityki światowej, użyteczny w analizach współczesnych stosunków międzynarodowych i ich uwarunkowań prawnych.

C. Berezowski, odnosząc się do tzw. stanu bezumownego, uważa, że dopuszczenie obcych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej określonego państwa zależy wyłącznie od prawa krajowego, w przeciwieństwie do korzystania przez obce statki morskie z morza terytorialnego, gdzie obowiązuje prawo zwyczajowe o nieszkodliwym przepływie, co nie pozostaje bez wpływu na zakres kompetencji terytorialnych państwa nadbrzeżnego: „Jeżeli państwo nie jest związane żadnymi odpowiednimi przepisami prawnomiędzynarodowymi, wówczas samo ustala treść swoich praw suwerennych wykonywanych w przestrzeni powietrznej i w jej podbudowie”⁷.

Godne uwagi są także rozważania dotyczące wyboru prawa w sytuacji zaistnienia zamierzonego czynu bezprawnego w czasie lotu nad wodami międzynarodowymi⁸.

W międzynarodowej przestrzeni powietrznej nad obszarami morskimi przysługują prawa wolności żeglugi powietrznej. Wynika to z wolności morza pełnego (art. 87 ust. 1 UNCLOS), które jest otwarte dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych – także w zakresie wolności przelotu.

⁶ Zob. J. Kraska, *Maritime power and the law of sea. Expeditionary operations in world politics*, Oxford 2011; Por.: C.Q. Christol, *Unilateral claims for the use of Ocean airspace*, [w:] *Proceedings of the 12th Annual Conference on the law of the sea (1979)*, ed. J.K. Gumble, s. 122–134.

⁷ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 154.

⁸ N.L. Firak, *Air rage: choice of law for intentional torts occurring in flight over international waters*, Albany Law Review 1999, vol. 63, no. 1, s. 1–123.

Z międzynarodowego prawa zwyczajowego wynikają wolności użytkowania militarnego morza pełnego, obejmujące także wolność przelotu wojskowych statków powietrznych. Istotne jest więc zwrócenie uwagi na kwestie prawne żeglugi cywilnych statków powietrznych i morskich wojskowych statków powietrznych oraz na status przestrzeni powietrznej nad poszczególnymi innymi obszarami morskimi z których mogą one korzystać⁹. Ponadto, współczesne okręty wojenne są w większości wyposażone w statki powietrzne załogowe i bezzałogowe¹⁰, które pod względem prawnym mogą być traktowane jako przynależne – w sensie materialnym, do okrętu.

Statki powietrzne były początkowo wykorzystywane do celów patrolowych marynarki wojennej nad obszarami morskimi, a w okresie II wojny światowej także w zwalczaniu flot morskich przeciwnika. Wypracowano wówczas także metody poszukiwań lotniczych rozbitków i lotników z zestrzelonych samolotów – co było i jest nadal użyteczne także w czasie pokoju w cywilnym ratownictwie morskim z udziałem lotnictwa. W wielu krajach lotnictwo morskie jest wykorzystywane do wykrywania i zwalczania zanieczyszczeń powierzchniowych wód morskich na obszarach podlegających jurysdykcji państw nadbrzeżnych, co dotyczy także Polski¹¹.

Statki powietrzne są także wykorzystywane do kontrolowania przestrzegania umów międzynarodowych przez użytkowników mórz. W Polsce monitoring lotniczy wykonuje administracja morską m.in. do celów tzw. zwiadu lądowego i odpowiedniego naprowadzania statków, do poszukiwania zaginionych statków rybackich i ich załóg, do patroli na potrzeby rybołówstwa morskiego oraz do kontroli pasa technicznego nadbrzeżnego, jak też do monitorowania stanu zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W systemie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (służby SAR) – jednym z jego zasadniczych elementów jest precyzyjne określanie tzw. obszarów odpowiedzialności poszczególnych państw. Na polskich obszarach morskich obszar taki obejmuje jedynie tzw. rejon informacji powietrznej (FIR), ustalony na podstawie konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r.¹². M.H. Koziński wyraża pogląd, że art. 42 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. stanowi rodzaj zobowiązania dla władz polskich do szybszego wynegocjowania porozumień międzynarodowych w tym zakresie.

Istotnym problemem prawnym i prakseologicznym jest także zarządzanie systemem nadmorskiej przestrzeni powietrznej Polski, tj. jej obszarami będą-

⁹ Analizę taką uwzględniła D.R. Bugajski w monografii *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009.

¹⁰ Zob. K. Jurek, *Bezzałogowe statki powietrzne w działaniach morskich*, Bellona 2010, nr 4, s. 181–190.

¹¹ Zob. L. Łukaszuk, *Monitoring lotniczy w celu zapewnienia ekologicznego bezpieczeństwa Bałtyku z udziałem Polski (wybrane zagadnienia prawne)*, [w:] *Lotnictwo współczesne i jego problemy. Cywilizacja-Kultura-Prawo-Ekonomika-Bezpieczeństwo-Obronność*, red. L. Łukaszuk, T. Balcerek, Warszawa 2007, s. 497–504.

¹² M.H. Koziński, *op.cit.*, s. 160.

cymi jednocześnie „częścią NATO-wskiej przestrzeni powietrznej”¹³. Kontrola nadmorskiej przestrzeni powietrznej dotyczy współdziałania i monitorowania tej przestrzeni oraz zakresu odpowiedzialności uczestniczących w niej podmiotów, a także roli obrony przeciwlotniczej.

W piśmiennictwie analizowane jest zagadnienie przestrzennego i temporalnego ograniczania praw żeglugowych odnoszących się także do przestrzeni powietrznej nad obszarami morskimi¹⁴. Roszczenia terytorialne na morzu znacznej liczby państw nadbrzeżnych powodują także ograniczenia przestrzenne zakresu wolności komunikacyjnych lotnictwa. W Europie dotyczy to Grecji, zachowującej od 1931 r. 10-milowe morze terytorialne dla kontroli żeglugi powietrznej, mimo iż dla żeglugi morskiej obowiązuje 6-milowe morze terytorialne. W istocie taka „narodowa przestrzeń powietrzna” nad wodami międzynarodowymi wyłącza wolności przelotu nad nimi, co stanowiło i nadal pozostaje kwestią sporną. W przypadku państw archipelagowych ich władztwo terytorialne rozciąga się także na przestrzeń powietrzną wewnątrz prostych archipelagowych linii podstawowych. Na wodach archipelagowych są wyznaczane korytarze powietrzne (art. 53 UNCLOS), co zostało obwarowane określonymi wymogami i ograniczeniami. Morze pełne, zgodnie z art. 87 ust. 1 UNCLOS jest otwarte dla wolności przelotu. Wolności militarnego użytkowania morza pełnego w celach pokojowych (art. 88 UNCLOS) wynikają z norm międzynarodowego prawa zwyczajowego i obejmują zarówno wolność przelotu, jak też wolność prowadzenia powietrznych ćwiczeń i manewrów. Wody Antarktyki, zaliczane do morskich obszarów międzynarodowych, wchodzą w skład morza pełnego, dostępnego także dla statków powietrznych. Ograniczenia dla obcej obecności wojskowej, także przelotu samolotów wojskowych, w strefach przyległych, określanych również jako strefy bezpieczeństwa, wprowadzanych przez niektóre państwa (Nikaragua, Korea Płn.) jest postrzegane jako wynik interpretacji przepisów pierwszej konwencji genewskiej w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej (1958), a także prawa zwyczajowego. W odniesieniu do obszarów polarnych Arktyki nie istnieją jednolite regulacje prawne dotyczące szczególnego statusu prawnego także przestrzeni powietrznej nad tymi obszarami.

Status prawny Antarktyki i jej akwenów morskich nie zakazuje wykorzystywania personelu i sprzętu wojskowego do badań naukowych – także z użyciem wojskowych statków powietrznych w celach pokojowych, co wynika również z zachowania wolności komunikacyjnych na tych obszarach.

Nad wodami ponad szelfem kontynentalnym z wolności komunikacyjnych korzystają statki powietrzne. Także w wyłącznej strefie ekonomicznej obce państwa mogą korzystać z wolności przelotu. W sytuacji dopuszczalności nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne (art. 19 ust. 2 lit. e, f UNCLOS)

¹³ M. Kopczewski, *Wymagania systemowe zarządzania nadmorską przestrzenią powietrzną*, [w:] *Konferencja naukowa. Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 365–384.

¹⁴ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, *op.cit.*, rozdz. II.

przewidziano wyłączenia startu, lądowania lub przyjęcia na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego, co dotyczy także „urządzenia wojskowego”. W art. 18 ust. 2 przewidziano możliwość wejścia na morze terytorialne w celu udzielenia pomocy m.in. statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie. Kwestie prawne z tym związane analizuje się, zwracając m.in. uwagę na brak „prawa nieszkodliwego przelotu”, odpowiadającego nieszkodliwemu przepływowi statków¹⁵. Także nad wodami archipelagowymi nie istnieje – poza korytarzami powietrznymi – prawo przelotu.

W rozwiązaniach przyjętych przez NATO, dotyczących nieszkodliwego przepływu i wizyt okrętów w portach (STANAG 1100), przewidziano m.in., że w przypadku wizyt oficjalnych i nieoficjalnych obowiązuje zasada wyokrętowania pokładowego statku powietrznego na najbliższe lotnisko wojskowe lub cywilne – na prośbę dowódcy okrętu lub zespołu okrętów. Podczas przelotu taki statek powietrzny powinien przestrzegać właściwych procedur oraz przepisów miejscowych – zarówno wojskowych, jak i cywilnych.

Instytucja przejścia tranzytowego ukształtowana w konwencji o prawie morza (UNCLOS) umożliwia przelot statków powietrznych w cieśninach, które są wykorzystywane w żegludze międzynarodowej (art. 37, 38) – przy uwzględnieniu obowiązków szczegółowo określonych w art. 39.

Zgodnie z art. 38 ust. 1 w cieśninach używanych do żeglugi międzynarodowej wszystkie statki powietrzne korzystają bez przeszkód z prawa przejścia tranzytowego. W art. 39 określa się obowiązki statków morskich i powietrznych podczas takiego przejścia. Statki takie powinny: przelatywać nad cieśniną bez żadnej zwłoki; powstrzymać się od groźby użycia lub użycia siły przeciwko suwerenności państw położonych nad cieśniną, ich terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakikolwiek inny sposób sprzeczny z zasadami prawa międzynarodowego zawartymi w Karcie Narodów Zjednoczonych; powstrzymać się od wszelkich działań innych niż te związane z normalnym trybem nieprzerwanego i szybkiego tranzytu, chyba że takie działania są konieczne z powodu siły wyższej lub krytycznej sytuacji. Ponadto ust. 3 tego artykułu stanowi, że statki powietrzne korzystające z przejścia tranzytowego:

- a) przestrzegają reguł o ruchu powietrznym, ustanowionych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego w takim zakresie, w jakim mają one zastosowanie do cywilnych statków powietrznych; państwowe statki powietrzne przestrzegają w zwykłych okolicznościach środków bezpieczeństwa przewidzianych w tych regułach oraz działają z należyтым uwzględnieniem bezpieczeństwa żeglugi;
- b) prowadzą przez cały czas nasłuch na częstotliwości radiowej przyznanej im przez właściwy organ kontroli ruchu powietrznego, wyznaczony na

¹⁵ *Ibidem*, s. 112–114.

podstawie porozumień międzynarodowych, albo odpowiedniej międzynarodowej częstotliwości radiowej, przeznaczonej do informowania o niebezpieczeństwie.

Statki powietrzne powinny podczas przejścia tranzytowego przestrzegać także innych postanowień konwencji o prawie morza określonych w art. 40, 41 ust. 7 i art. 42. Statki powietrzne w przejściu tranzytowym podlegają zwykłym zasadom żeglugi powietrznej i dotyczy to głównie statków służb państwowych i wojska, niemających prawa przelotu nad terytorium morskim drugiego państwa (art. 3c konwencji chicagowskiej z 1944 r.) – z wyjątkiem korytarzy powietrznych w cieśninach międzynarodowych.

W art. 44 UNCLOS określono obowiązki państw położonych nad cieśninami dotyczące: zakazu przeszkadzania przejściu tranzytowemu, zawieszania takiego przejścia oraz podawania w należyty sposób do publicznej wiadomości informacji o wszelkim znanym niebezpieczeństwie zagrażającym żegludze w cieśninie lub przelotowi nad cieśniną. Dotyczy to statków i samolotów cywilnych, jak również okrętów i samolotów wojskowych.

W instytucji prawnej wód archipelagowych zapewniono na tych wodach m.in. możliwość korzystania z korytarzy powietrznych dla samolotów (art. 53 ust. 2 UNCLOS), tj. „przelotu w zwyczajny sposób” (ust. 3). Szlaki morskie lub systemy rozgraniczenia ruchu proponowane przez państwa archipelagowe są zatwierdzane przez „właściwą organizację morską”, jaką jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). W piśmiennictwie zauważa się¹⁶, że pomimo pominięcia w art. 53 ust. 9 UNCLOS kwestii zatwierdzenia korytarzy powietrznych, jedyną właściwą w tym zakresie organizacją jest ICAO, tak jak IMO, a ponadto – że korytarze powietrzne w rozumieniu art. 53 służą w zasadzie żegludze statków innych niż cywilne, podczas gdy odmienne od nich korytarze powietrzne wyznaczone przez ICAO są przeznaczone wyłącznie dla lotnictwa cywilnego. Komitet Bezpieczeństwa Żeglugi IMO w dokumencie z 1996 r. wprowadził procedury przejścia przez archipelagowe szlaki morskie odnoszące się także do statków powietrznych¹⁷. W myśl art. 53 ust. 12 UNCLOS – jeżeli państwo archipelagowe nie wyznaczy szlaków morskich lub korytarzy powietrznych, prawo archipelagowego przejścia szlakami morskimi może być wykonywane trasami normalnie używanymi do żeglugi międzynarodowej.

Odnosnie zaś do okrętów, które również mają prawo przejścia szlakiem archipelagowym, zauważa się, że w przypadku znajdowania się w ich składzie lotnikowców ich tzw. zwyczajny sposób żeglugi, może obejmować także start i lądowanie pokładowych statków powietrznych, z zachowaniem warunków przelotu w korytarzu powietrznym¹⁸.

¹⁶ *Ibidem*, s. 186.

¹⁷ IMO Doc. MSC 67/7/3.

¹⁸ D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, *op.cit.*, s. 190–191.

Lotnicze wolności komunikacyjne są także uwzględniane w badaniach dotyczących regulacji prawnych żeglugi i przelotu w cieśninach morskich¹⁹, charakteryzujących się zróżnicowanym reżimem prawnym. Cieśniny te są określane jako: „cieśniny wolności komunikacyjnych”, cieśniny z prawem przejścia tranzytowego, cieśniny o statusie szczególnym, cieśniny archipelagowego szlaku morskiego.

W pierwszym przypadku dotyczy to ustanawianych odpowiednimi umowami międzyrządowymi korytarzy wolności komunikacyjnych – jak np. w Zatoce Fińskiej między Finlandią i Estonią (z mocą od 30.07.1995 r.). Ponadto korytarze wolności komunikacyjnych istnieją w Zatoce Amatique na Morzu Karaibskim, w cieśninach Wysp Japońskich i w części Cieśniny Koreańskiej – ustanowione jednostronnie aktami państw. W Cieśninie Tajwańskiej problemem jest traktowanie przez Chiny przestrzeni powietrznej nad EEZ jako narodowej przestrzeni powietrznej, co jest sprzeczne z prawem wolności przelotu nad morzem pełnym.

W przypadku cieśnin z prawem przejścia tranzytowego statki powietrzne korzystają bez przeszkód z takiego prawa w Cieśninie Gibraltarskiej i Cieśninie Kalańskiej (Dover). W cieśninie Bab al-Mandab na Morzu Czerwonym wolności „ruchu powietrznego” w 1978 r. uznała Republika Jemenu (Aden), ale w oświadczeniu złożonym przy podpisywaniu konwencji o prawie morza nie uznała prawa wolnego przelotu samolotów wojskowych – bez uprzedniej na to zgody. W cieśninie Ormuz prawo krajowe Sułtanatu Omanu (dekret z 1981 r.) uznaje możliwość korzystania z przejścia przez samoloty. W Cieśninie Singapurskiej, zgodnie z tzw. klauzulą singapurską (według art. 38 ust. 2 zdanie 2) UNCLOS, dopuszcza się „nieprzerwany i szybki tranzyt” statków powietrznych.

Z cieśnin o statusie szczególnym, na uwagę zasługują: cieśniny duńskie, Cieśnina Wysp Alandzkich, cieśnina Dardanele, morze Marmara i cieśnina Bosfor, Cieśnina Magellana i cieśniny Archipelagu Ziemi Ognistej.

W odniesieniu do sytuacji statków powietrznych w obszarach morza terytorialnego i wód wewnętrznych cieśnin duńskich i szwedzkich na uwagę zasługują rozwiązania przyjęte w rozporządzeniu obowiązującym od 1999 r., regulujące także przelot wojskowych statków powietrznych. Reżim przejścia tranzytowego w tych cieśninach określony w art. 35 lit. c UNCLOS ma zastosowanie do cieśniny między Szwecją i Danią, przy czym jedynie Szwecja uznaje wolny przelot bez zezwolenia i notyfikacji nad swoim terytorium morskim w cieśninie Sund. Ponadto według rozporządzenia z 1999 r. bez zezwolenia mogą przelatywać nad cieśninami duńskimi jedynie statki powietrzne znajdujące się w niebezpieczeństwie, a zezwolenia na przelot lub lądowanie muszą uzyskiwać wojskowe statki powietrzne. Statki powietrzne państw NATO mogą korzystać z przelotu i lądowania – bez zezwolenia (z wyjątkiem terytorium Wysp Owczych) w sytuacji, w której lot jest wykonywany w związku z pojedynczym szkoleniem,

¹⁹ *Ibidem*, rozdz. VI.

w celu transportu lub w celach logistycznych oraz w razie poszukiwań i ratownictwa. Jednym z warunków jest m.in. ujęcie lotu w zwykłym planie lotów ICAO, zgłoszonym uprzednio duńskim służbom ruchu powietrznego.

Przeptyw przez Cieśninę Wysp Alandzkich według umów międzynarodowych dotyczy jedynie żeglugi okrętów, bowiem wyspy te i ich wody wewnętrzne tamtejszego „Morza Archipelagowego” stanowią strefę zdemilitaryzowaną i zneutralizowaną (konwencja z 1921 r.). Można twierdzić, że istnieją podstawy do uznania w tej cieśninie prawa przejścia tranzytowego poza granicami strefy zdemilitaryzowanej – i w tym zakresie także przelotu statków powietrznych, również wojskowych²⁰. Jednak rząd Szwecji nie uznaje wolnego przelotu statków powietrznych nad obszarem swego morza terytorialnego w Cieśninie Wysp Alandzkich.

W konwencji z 1923 r. dotyczącej cieśnin czarnomorskich uregulowano także żeglugę statków powietrznych w czasie pokoju i wojny w cieśninie Dardanele, na morzu Marmara oraz na Morzu Egejskim, wraz z czterema wyspami (greckimi i tureckimi) naprzeciwko wejścia do Dardaneli. W zastępującej tę umowę konwencji z Montreux (1936) jedynie uwzględniono (art. 23) prawo przelotu statków powietrznych w obszarach – poza zakazanymi strefami – w cieśninach, pod określonymi warunkami, zobowiązując rząd Turcji do podjęcia stosownych regulacji²¹.

W Cieśninie Magellana i cieśninach Archipelagu Ziemi Ognistej – na mocy traktatu o pokoju i przyjaźni zawartego między Chile i Argentyną (1984) zachowano zagwarantowane w traktacie z 1881 r. prawo statków powietrznych do przelotu.

W cieśninach wód archipelagowych Indonezji – zgodnie z *Indonesian Government Regulation No. 37* z 2002 r.²² obcym samolotom przyznano prawo korzystania z archipelagowego szlaku morskiego w trzech wyznaczonych przez Indonezję szlakach morskich, stosownie do dokumentu IMO z 1998 r. Niektóre problemy związane z wyznaczaniem archipelagowych szlaków morskich mogłyby być rozwiązywane w drodze porozumień między państwami archipelagowymi a państwami – użytkownikami tych szlaków, a probowanych następnie przez IMO oraz ICAO²³.

Praktyka państw w odniesieniu do wolności komunikacyjnych lotniczych w ich obszarach morskich jest dość zróżnicowana. Na przykład Dominika uznaje prawo przelotu nad morzem terytorialnym, a do państw, które wymagają uzyskania uprzedniej zgody na przelot są zaliczane: Birma (w strefie przyległej), Nikaragua (wymóg notyfikacji w 25-milowej strefie bezpieczeństwa dla samolotów wojskowych), Korea Północna (zakaz wejścia samolotów wojskowych do

²⁰ *Ibidem*, s. 257 i nast.

²¹ Zob. A.V. Lowe, S.A.G. Talmon, *Basic documents on the Law of the Sea. The Legal Order of the Oceans*, Oxford, Portland, Oregon 2009, s. 14.

²² LOS Bulletin 2003, nr 52.

²³ Zob. D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, *op.cit.*, s. 270.

50-milowej strefy bezpieczeństwa na Morzu Japońskim i w granicach wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Żółtym).

2. LOTNICTWO WSPÓŁCZESNE A BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE I OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Lotnictwo współczesne, zarówno wojskowe, jak i państwowych straży granicznych, może być wykorzystywane w działaniach wspomagających zachowanie bezpieczeństwa na morzach. Dotyczy to m.in. piractwa, nielegalnego handlu narkotykami, nielegalnego rybołówstwa²⁴, a także bezpieczeństwa żeglugi morskiej i ratownictwa morskiego²⁵.

W tym obszarze bezpieczeństwa morskiego w podstawach prawnych działania lotnictwa widoczne są także interpelacje i komplementarnie dopełniające się instrumenty prawne wynikające z regulacji międzynarodowego prawa morza (UNCLOS), prawa morskiego, prawa lotniczego i prawa kosmicznego, a także międzynarodowego prawa ochrony środowiska morskiego i prawa regulującego ochronę przed zagrożeniami energią jądrową²⁶. Można i należy badać, czy i na ile te „międzygałęziowe” relacje uregulowań prawnych w zakresie bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa lotniczego są zupełne i odpowiednio spójne, adekwatne do występujących potrzeb i wyzwań, tj. na ile skutecznie służą zapewnieniu tego bezpieczeństwa oraz sprzyjają zapobieganiu i przeciwdziałaniu zagrożeniom występującym w środowisku morskim. Istniejące obecnie zbieżne relacje w regulacjach prawa morza i prawa morskiego z prawem lotniczym i prawem kosmicznym mogą służyć w ich praktycznym zastosowaniu, m.in.: w rozpoznawaniu zagrożeń związanych z użytkowaniem mórz i oceanów, w ratownictwie morskim, w zapobieganiu szkodom w mieniu i środowisku morskim, powstałym w wyniku katastrof i klęsk żywiołowych.

Lotnictwo morskie, zgodnie z konwencją o prawie morza oraz innymi regulacjami, może być wykorzystywane w działaniach związanych z zapobieganiem i zwalczaniem aktów piractwa i innych form przestępczości na obszarach morskich. Działania takie obejmują patrolowanie i nadzorowanie określonych akwenów także na podstawie regionalnych umów międzynarodowych.

Trójstronne porozumienie Malezji, Singapuru i Indonezji (MALSINDO, 2004) dotyczące skoordynowanych patroli morskich – rozszerzone w 2005 r. o Tajlandię

²⁴ Zob. N. Klein, *Maritime security and the law of the sea*, Oxford 2011.

²⁵ Na przykład w Afryce. RPA – będąca stroną konwencji o prawie morza z 1982 r. oraz konwencji SOLAS – sprawuje zwierzchnictwo nad południowoafrykańską strefą *search and rescue* (zgodnie z konwencją chicagowską powołującą ICAO oraz w ramach współdziałania z IMO) na obszarze 17,2 mln km².

²⁶ Por. *Nuclear Development. Risks and Benefits of Nuclear Energy*, Nuclear Energy Agency, OECD 2007, s. 60.

– zostało w tymże roku uzupełnione dodatkowym elementem w postaci morskiego nadzoru lotniczego, znanego pod nazwą „Eyes in the Sky”. Zainteresowana i wspierająca taką współpracę Japonia także usytuowała w swym systemie ochrony wybrzeży czynnik lotniczy²⁷.

Godne uwagi – w aspekcie wyzwań dla bezpieczeństwa zasobów morskich i żeglugi – jest stanowisko państw archipelagowych dotyczące również ich praw do przestrzeni powietrznej nad pozostającymi pod ich jurysdykcją obszarami morskimi. W piśmiennictwie jest m.in. odnotowywane stanowisko Indonezji w tej kwestii²⁸. Suwerenność Indonezji nad jej obszarem powietrznym ponad lądem, wodami archipelagowym i morzem terytorialnym nie może być kwestionowana. Są państwa, które określają swą suwerenność nad podlegającymi im obszarami do wysokości 100 km, natomiast Indonezja, podobnie jak kraje tropikalne Ameryki Południowej i Afryki, wysuwa swoje roszczenia do jurysdykcji nawet ponad orbitę geostacjonarną dla satelitów, usytuowaną na wysokości 36 tys. km od powierzchni Ziemi. Zdaniem H. Djalala roszczenie to się nie utrzyma, jest bowiem trudne do uznania międzynarodowego – Indonezja nie ma możliwości „sprawowania efektywnego władztwa” nad tą orbitą, co jest warunkiem podstawowym do wysuwania roszczeń o dane terytorium (obszar). Obecnie obszar powietrzny, nad którym ma suwerenne władztwo, wynosi 5 mln km². Brakuje natomiast porozumień międzynarodowych, także dawnych kolonialnych holenderskich, czy też własnych prawa krajowego Indonezji, które by określały górne granice suwerenności²⁹.

Zapewnieniu bezpieczeństwa na obszarach morskich i przybrzeżnych służą zarówno regionalne programy współpracy, jak i podejmowane przez państwa działania uwzględniające udział lotnictwa morskiego wojskowego w systemach ochrony tych obszarów i obrony narodowej.

W regionie Azji Południowo-Wschodniej *The Beginners Guide to the Technical Cooperation* przewiduje m.in. udział Rady ASIC (Air and Space Interoperability Council), skupiającej: Australię, Kanadę, Nową Zelandię, Zjednoczone Królestwo i USA, zajmującej się zapewnieniem odpowiedniej interoperacyjności w przestrzeni powietrznej i kosmicznej nad tamtejszymi obszarami morskimi³⁰. W sojuszniczych operacjach morskich przewidziano także umożliwienie ataku z lądu w ramach *Joint Combat Aircraft* (JCA) z użyciem myśliwców (*Joint Strike Fighter* – JSF) – jako rozwiązanie preferowane³¹.

²⁷ Zob. *Sea Power: challenges old and new. Proceedings of the Royal Australian Navy Sea Power Conference 2006*, ed. A. Forbes, The Sea Power Centre – Australia and HALSTEAD PRESS 2007, s. 267–268.

²⁸ Zob. H. Djalal, *Challenges of maritime resource and shipping security hat face archipelagic states*, [w:] *Sea Power...*, *op.cit.*, s. 95.

²⁹ Akty prawne Indonezji z 1986 i 1996 r. dotyczące jej obszarów morskich zob. LOS Bulletin 1987, no. 9 i 1998, no. 38.

³⁰ Zob. *Sea Power...*, *op.cit.*, s. 150.

³¹ *Ibidem*, s. 75.

Indonezja – w celu zapewnienia większej ochrony żeglugi przed piractwem – zaplanowała wzmocnienie także lotnictwa morskiego m.in. zamówionymi w Polsce na rok 2000 dziesięcioma morskimi samolotami patrolowymi M-28, a także czterema zbudowanymi lokalnie samolotami patrolowymi NC212-200 oraz trzema samolotami CN-235 MPs, zamówionymi na 2007 r.³²

Tajlandia zamówiła dwa helikoptery Super Lynx 300 oraz zmodernizowała trzy morskie samoloty patrolowe P-3T. Celem było wzmocnienie ochrony platform wiertniczych ropy i gazu, portów morskich, floty rybackiej oraz wschodniej nadbrzeżnej strefy przemysłowej przed terroryzmem morskim, wspomaganym przez ruch separatystyczny w prowincjach południowych – co zagraża także handlowi morskiemu i zasobom morskim³³.

Wietnam w kwietniu 2005 r. podpisał umowę z Polską na dostawę dziesięciu samolotów M-28 do patrolowania obszarów morskich w ramach sił powietrznych i *coast guard*, a „z drugiej ręki” zakupił 40 samolotów SU-22M³⁴.

W kontekście retrospektywnie ujętych rozważań aspektów militarno-morskich dotyczących wykorzystywania w okresie zimnowojennym lotnictwa w celu wykrywania i śledzenia okrętów podwodnych, analizowany jest m.in. szeroko stosowany *sound surveillance system* (SOSUS) i podobne systemy, jak też wykorzystujący lotnictwo w *antisubmarine warfare* (ASW) z udziałem takich morskich samolotów patrolowych, jak P-3 Orion.

Jednocześnie ocenia się jako „relatywnie prymitywne zachodnie analizy sowieckiego systemu nadzoru oceanicznego (SOSS) w okresie zimnej wojny”. W latach 1964–1965 ujawniono samoloty ZSRR wyraźnie śledzące lotniskowce USA, ale nie monitorowano ich. Rosjanie zamierzali wykorzystać podobny do używanego przez samoloty P-3 Orion system akustyczny do śledzenia zachodnich okrętów podwodnych, ale ich samoloty IŁ-38 i Tu-142 nie dysponowały odpowiednimi jakościowo technologiami³⁵. Obecnie zarówno statki morskie, jak i samoloty dysponują nowoczesnymi skomputeryzowanymi środkami walki.

Lotnictwo współdziała na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego w różnym zakresie³⁶. Na przykład w 2003 r. służby celne USA w ramach Air and Marine Interdiction Coordination Center nadzorowały w szerokim zakresie obszary morskie Ameryki Północnej, osiągając cel określany jako *global maritime intelligence integration*. Jednak poza zasięgiem jednego państwa jest możliwość stosowania na znacznych obszarach mórz oceanicznych odpowiednio skutecznych środków i technicznych metod nadzoru, także lotniczego. Dlatego też wskazuje się, że Maritime Domain Awareness – m.in. z udziałem lotnictwa – powinna obejmować jedynie obszary szczególnie ważne ze względu na ich

³² *Ibidem*, s. 264.

³³ *Ibidem*, s. 265.

³⁴ *Ibidem*, s. 266.

³⁵ *Ibidem*, s. 188–189.

³⁶ Zob. *Lloyd's MIU handbook of maritime security*, ed. R. Herbert-Burns, S. Bateman, P. Lehr, London-New York 2009, s. 23–25, 315, 177.

potencjalne zagrożenie bezprawnymi aktami zewnętrznymi – co dotyczy zwłaszcza dużych portów przeładunkowych i pasażerskich (*hub ports*) oraz pewnych części szlaków żeglugowych w cieśninach, takich jak Dover i Malakka, czy też zatok (np. Zatoki Gwinejskiej) bądź Rogu Afryki, gdzie występuje wysokie zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi aktami pirackimi i terrorystycznymi³⁷.

Na ataki dokonywane przez porwane przez terrorystów samoloty mogą być narażone potencjalnie także urządzenia nadbrzeżne oraz śmigłowce stale obsługujące platformy wiertnicze. Zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego mogą stanowić małe samoloty cywilne wycarterowane przez cudzoziemców³⁸.

Podpisane w Panamie 5.02.2002 r. *Supplementary Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for Support and Assistance from the United States Coast Guard for National Maritime Service of the Ministry Government and Justice*³⁹ zakłada szeroko zakrojoną współpracę z udziałem lotnictwa USA w operacjach związanych ze zwalczaniem nielegalnego handlu narkotykami – także w przestrzeni powietrznej nad obszarami wodnymi (art. VI i VII) z możliwością pościgu powietrznego (art. IX) oraz podejmowanie operacji na wodach międzynarodowych (art. X), z uwzględnieniem kwestii jurysdykcji nad zatrzymanymi statkami morskimi i powietrznymi (art. XI) – w świetle art. 2 ust. 3 konwencji z 1988 r. (*United Nations Convention against Illicit Traffic of Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*)⁴⁰. Operacje mogą także być prowadzone wobec podejrzanych statków i samolotów nieposiadających określonej przynależności państwowej (art. XIII). Przewiduje się również techniczne wsparcie lotów.

Podobne w założeniach i strukturze normatywnej porozumienie o współpracy w zwalczaniu nielegalnego handlu morskiego i lotniczego narkotykami i substancjami psychotropowymi w obszarze Karaibów zostało zawarte w San José 10.04.2003 r. (nie weszło jeszcze w życie). Przewidziano w nim operacje także nad obszarem morza terytorialnego⁴¹.

Lotnictwo współczesne jest wykorzystywane także w działaniach związanych z ochroną środowiska morskiego. Stosowanie monitoringu lotniczego do ochrony środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego regulują odpowiednie umowy międzynarodowe, a wśród nich konwencja globalna MARPOL 73

³⁷ Zob. M. Bruno, *US maritime awareness a 'vulnerability'*, Aerospace Daily and Defense Report, 16.05.2006.

³⁸ Odnotowywany jest także „incydent bombowy” dokonany w 1985 r. w czasie lotu nr 182 samolotu Air India w pewnej odległości od wybrzeża południowego Irlandii, kiedy to zginęło 329 osób – przeważnie obywateli Kanady. Zob. *Lloyd's MIU handbook...*, *op.cit.*, s. 315.

³⁹ Zob. A.V. Love, S.A.G. Talmon, *Basic Documents...*, *op.cit.*, s. 443–453. Akt ten opublikowano wraz z jego zmianą z 12.05.2003 r. (s. 454–456).

⁴⁰ *Ibidem*, s. 426–449.

⁴¹ *Ibidem*, s. 789–802. Jest to: *Agreement concerning co-operation in suppressing illicit maritime and air trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances in the Caribbean Area*.

(zmieniona protokołem z 1978 r.) oraz konwencje regionalne bałtyckie, podpisane w Helsinkach w 1974 i 1992 r.⁴².

W konwencji MARPOL z 2.11.1973 r.⁴³ postanowiono, że jej strony „będą współpracować w wykrywaniu naruszeń i zapewnianiu przestrzegania postanowień niniejszej konwencji z użyciem wszystkich właściwych i dostępnych środków wykrywania i kontroli środowiska oraz odpowiednich sposobów przekazywania informacji i gromadzenia dowodów” (art. VI).

W konwencji helsińskiej z 22.03.1974 r.⁴⁴ wszystkie państwa bałtyckie zobowiązały się zorganizować służby patrolowania i zwalczania rozlewów. Urząd Morski w Gdyni wykorzystywał do lotów patrolowych samolot SP-MAC oraz śmigłowiec SP-SHO.

Komisja Helsińska w rekomendacji 12/8, powołując się na przepis 3 aneksu VI do konwencji helsińskiej, zgodnie z którym strony konwencji powinny rozwinąć i stosować, indywidualnie albo we współpracy, działalność nadzorczą pokrywającą obszar Morza Bałtyckiego w celu rozpoznania i monitorowania oleju i innych substancji szkodliwych uwolnionych do morza, zwraca m.in. uwagę na to, że:

- nadzór lotniczy z możliwością teledetekcji daje „wielce spotęgowane możliwości dla poprawy reagowania na duże rozlewy oleju typu wypadków statków”;
- regularny nadzór lotniczy „posiada oddziaływanie odstrasżające” na potencjalnych sprawców naruszeń przepisów o usuwaniu, zawartych w stosownych konwencjach;
- w związku ze specjalnym planem HELCOM rozpoczęło się wspólne działanie Stron Konwencji w nadzorze lotniczym⁴⁵.

Komisja polecała, aby rządy stron konwencji helsińskiej zastosowały „nadzór lotniczy z wyposażeniem teledetekcyjnym” w swoim obszarze Morza Bałtyckiego oraz zalecała aby strony konwencji helsińskiej podjęły działania w celu:

- a) zintensyfikowania ich wysiłków na rzecz pokrycia – indywidualnie lub wspólnie – całego obszaru Morza Bałtyckiego regularnym i sprawnym nadzorem lotniczym;
- b) rozwinięcia i ulepszenia istniejących systemów teledetekcyjnych, tak żeby mogły one działać sprawnie również w nocy i w złych warunkach pogody;

⁴² Zob. L. Łukaszyk, *Międzynarodowa ochrona środowiska morskiego – główne problemy, system regulacji oraz zasady i formy współpracy (zarys ogólny)*, *Studia Ecologiae et Bioethicae* 2003, no. 1; <http://www.naszbaaltyk.pl>.

⁴³ Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101.

⁴⁴ Dz.U. z 1980 r., Nr 18, poz. 64.

⁴⁵ Przypomniano, że „Deklaracja Ministrów na dziewiątym spotkaniu Komisji Helsińskiej żąda rozwoju i utworzenia nadzoru lotniczego z odpowiednimi systemami czujników” oraz że „Deklaracja Morza Bałtyckiego Premierów Rządów i Ministrów zebranych w Ronneby w Szwecji we wrześniu 1990 podkreśliła potrzebę zachęcania do poważnie zintensyfikowanej współpracy między odpowiednimi kompetentnymi władzami, dotyczącej nadzoru lotniczego”.

- c) polepszenia możliwości użycia informacji dostarczonych przez nadzór jako „dowodów dla sądu dla oskarżenia winnych wykroczeń przeciwko przepisom o zanieczyszczaniu”.

Komisja rekomendowała także, „aby rządy stron konwencji helsińskiej, dwustronnie albo wielostronnie, podjęły koordynację takiej działalności nadzorczej, która ma miejsce poza wodami terytorialnymi”⁴⁶.

W nowej konwencji helsińskiej o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 9.04.1992 r. (weszła w życie 17.01.2000 r.)⁴⁷, obejmującej cały obszar Bałtyku oraz czterokrotnie większy obszar zlewiska tego morza, w odniesieniu do monitoringu powietrznego w załączniku nr VII do tej konwencji postanowiono, że:

„1. Aby nie dopuścić do naruszenia istniejących przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu ze statków, umawiające się strony opracują i będą prowadzić indywidualnie lub we współpracy działalność obserwacyjną obejmującą obszar Morza Bałtyckiego w celu wykrywania i monitorowania oleju i innych substancji wprowadzonych do morza.

2. Umawiające się strony podejmą odpowiednie środki w celu prowadzenia działalności obserwacyjnej, o której mowa w ustępie 1, wykorzystując, między innymi, obserwację z powietrza za pomocą systemów sensorycznych zdalnie kierowanych”⁴⁸.

Konwencje helsińskie nałożyły więc obowiązek prowadzenia stałej kontroli lotniczej także w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ). Celem lotów monitoringowych jest wykrywanie zanieczyszczeń, identyfikacja sprawców i sporządzanie dokumentacji dowodowej przeciwko sprawcom zanieczyszczeń.

Oprócz rutynowych lotów patrolowych samoloty państw bałtyckich uczestniczą także w międzynarodowych operacjach wykrywania zanieczyszczeń. Dwukrotnie w każdym roku państwa te organizują kontrolę wcześniej ustalonego obszaru. Podobnie jest organizowana operacja *Joint Surveillance Flights* obejmująca wykonywanie przez państwa nadbałtyckie lotów patrolowych w tym samym czasie nad swoimi obszarami morskimi. Problemy związane z wykonywaniem nadzoru lotniczego są omawiane na spotkaniach grupy roboczej, a raporty z monitoringu są corocznie przekazywane do sekretariatu Komisji Helsińskiej.

W Polsce podstawowym aktem prawa wewnętrznego dotyczącym m.in. monitoringu lotniczego jest Ustawa z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej⁴⁹. Zobowiązano w niej administrację morską do patrolowania obszarów morskich RP z powietrza w celu wykrywania zanieczyszczeń powierzchniowych. Jest ona zaangażowana także w międzynarodową współpracę z państwami bałtyckimi; uczestniczy w pracy

⁴⁶ Zob. <http://www.umgdy.gov.pl>.

⁴⁷ Dz.U. z 2000 r., Nr 28, poz. 346.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ Dz.U. Nr 32, poz. 131.

grup roboczych HELCOM, w wymianie informacji oraz w organizowaniu wspólnych ćwiczeń.

Wykonywaniu postanowień konwencji MARPOL 73/78 i konwencji helsińskiej z 1992 r. służy Ustawa z 16.03.1995 r.⁵⁰ o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Określa szczegółowe zasady nadzoru związane z ochroną środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z tego źródła. Monitoring lotniczy na Bałtyku od 1987 r. jest prowadzony m.in. za pomocą polskich samolotów „Turbolet”. W latach 90. wyposażono je w nowe urządzenia, podnoszące efektywność monitoringu. Od 1989 r. loty patrolowe odbywają się z użyciem wideokamery, a od 1990 r. do określenia pozycji samolotu wykorzystywane jest urządzenie NAVSTAR. Ponadto stosuje się system nadzoru morskiego MSS.

Lotniczy monitoring w ochronie środowiska morskiego na Bałtyku odpowiada wymogom stawianym przez konwencje międzynarodowe. Jest on sukcesywnie usprawniany zarówno pod względem technicznym, jak też i organizacyjnym. Stanowi istotne ogniwo regionalnej współpracy państw bałtyckich oraz organizacji międzynarodowych na rzecz poprawy ochrony środowiska morskiego.

Do monitoringu środowiska morskiego są także wykorzystywane bardziej nowoczesne środki teledetekcji satelitarnej w ramach międzynarodowej współpracy, m.in. z udziałem zainteresowanych agend wspieranych przez instytucje Unii Europejskiej⁵¹. Uzyskiwane drogą teledetekcji satelitarnej dane służą do organizowania działań na rzecz bardziej skutecznej ochrony środowiska naturalnego. Dane otrzymywane w wyniku teledetekcji poddawane są wielostronnym analizom, z zastosowaniem różnych metod badawczych⁵².

ZAKOŃCZENIE

Kryteria prawne delimitacji przestrzeni morskich, regionów polarnych, powietrznych i kosmicznych są ostatnio przedmiotem studiów z perspektywy prawa międzynarodowego publicznego i prywatnego⁵³. Wcześniej zagadnieniami tymi zajmowano się m.in. w kontekście regulacji prawnomiędzynarodowych dotyczących Antarktyki oraz przestrzeni kosmicznej i przestrzeni powietrznej.

⁵⁰ Dz.U. Nr 47, poz. 243.

⁵¹ Wydane zostały stosowne dyrektywy w tym zakresie przez Komisję Europejską. Zob.: C. Bury, J. Sack, *The European Union, [w:] La zone économique exclusive et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982–2000: Un premier bilan de la pratique des états. The exclusive Economic Zone and the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982–2000, A preliminary assessment of state practice. Sous la direction*, ed. E. Franckx, P. Gautier, Bruylant, Bruxelles, 2003, s. 65–77.

⁵² Por. R. Haining, *Spatial data analysis. Theory and practice*, Cambridge 2003; W.G. Rees, *Physical principles of remote sensing*, Cambridge 2001. Zob. także: L. Łukaszyk, *Bezpieczeństwo środowiska naturalnego w świetle badań i praktyki*, Stosunki Międzynarodowe – International Relations 2010, nr 3–4 (t. 42), s. 89–91.

⁵³ Zob. G. Oduntan, *Sovereignty, jurisdiction, and exploitation of the seas, polar regions, air space and outer space. Legal criteria for spatial delimitation*, Routledge UK 2011.

W okresie „zimnej wojny” Kanada i USA utworzyły w Arktyce *Air Defense Identification Zone* (ADIZ) – poza ich suwerennym obszarem powietrznym. P.A. Dutton z Roger Williams University School of Law podjął problem *caelum liberum*⁵⁴.

Tenże autor ukazuje jednocześnie wpływ prawa traktatowego w postaci: lotniczej konwencji paryskiej (1919), konwencji chicagowskiej (1944) ustanawiającej ICAO oraz konwencji o prawie morza (UNCLOS), ustanawiającej wyłączną strefę ekonomiczną (EEZ) i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej nad jej obszarami (art. 58 i 87), a także wpływ *London Dumping Convention* (1972) i protokołu do tej konwencji (1996) na kształtowanie międzynarodowego prawa lotniczego publicznego. Analizuje praktykę państw i rozwój tego prawa na przykładzie podręcznika dla Royal Australian Air Force, ustanowienia w 1983 r. (przez prezydenta Ronalda Regana) EEZ USA, stanowiska Brazylii w kwestii regulowania działalności wojskowej w EEZ, a także stanowiska doktryny wypracowanej przez sponsorowaną przez Japonię Ocean Policy Research Foundation, przez Grupę 21 oraz przez Niemcy, Włochy, Holandię, W. Brytanię i USA.

Na podstawie analizy podstaw prawnych i praktycznego funkcjonowania m.in. systemu *Air Defense Identification Zone* w USA i w Zatoce Sidra oraz na kanwie sytuacji z okresu „zimnej wojny”, a także incydentów zaistniałych z udziałem sił powietrznych ZSRR i Federacji Rosyjskiej oraz incydentów w obszarach morskich Azji Wschodniej z udziałem lotnictwa wojskowego Chin P.A. Dutton stwierdza, że współczesne prawo międzynarodowe pozwala państwu nadbrzeżnym tworzyć i zarządzać „strefami identyfikacji obrony powietrznej” (ADIZ) bez naruszania wolności przelotu nad obszarami wyłącznej strefy ekonomicznej samolotów innych państw, tak aby dając możliwość państwu nadbrzeżnym ochrony ich bezpieczeństwa, wcześniej określać taki przelot niemający cech wrogich i aby tą drogą odpowiednio równoważyć interesy wojskowe wszystkich państw, dążąc przez to do zapewnienia stabilności i respektowania interesów społeczności międzynarodowej⁵⁵.

Według obowiązujących regulacji prawnomiędzynarodowych w przestrzeni powietrznej nad morzem pełnym statki powietrzne państw mogą korzystać z wolności przelotu. W konwencji o prawie morza prawo wolności przelotu (art. 87, ust. 1(b)) usytuowano tuż po prawie do żeglugi (ust. 1(a)), co oznacza uznanie statusu i znaczenia obydwu rodzajów żeglugi oraz ich ścisłej więzi wzajemnej. Brakuje w niej wprawdzie szczegółowych postanowień określających zasady wykonywania żeglugi powietrznej nad obszarami morskimi, m.in. w kwestii bezpieczeństwa, co można uzasadnić istnieniem stosownych regulacji z zakresu międzynarodowego prawa lotniczego, pozostających w pewnej korelacji z regulacjami prawa morza i prawa morskiego. Dotyczy to zwłaszcza materii

⁵⁴ W artykule opublikowanym na łamach „*American Journal of International Law*” (2009, vol. 103, no. 4, s. 691–709) pt. *Caelum Liberum. Air Defense Identification Zones outside sovereign airspace*.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 709.

i płaszczyzn współdziałania między IMO i ICAO, określających specjalne sektory bezpieczeństwa żeglugi powietrznej nad morzem pełnym i organizujących prace konferencji regionalnych.

LEGAL ORDER AT SEA AND PRESENT DAY AVIATION (Summary)

The article provides legal analysis on co-dependence between nautical and aviation regulations in international law and practice. The study focuses on overflight rights with respect to civil and military aviation across distinct types of waters as defined by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) where the Author differentiates the common legal standard from particular legal regulations giving rise to divergent practices of some countries. The article touches also a number of issues relating to maritime security (including the threat of piracy) and to environmental protection in the context of regulation and practice of airborne activities carried out by states' authorities and services.