

енергетичного ринку, має право накладати санкції в разі загрози для стабільних поставок носіїв енергії. Передача контролю щодо поставок паливних матеріалів та електроенергії не тягне за собою анулювання загальної компетенції національних міністрів у цій сфері. Вони зберезуть повноваження щодо адміністративної політики, а також законотворчої й контрольних функцій.

Ключові слова: енергетичний та газовий ринки, державне управління, регулюючий орган, Президент управління з регулювання енергетики, Європейський Союз.

Домагала М. Независимость регулирующего органа – правовые аспекты. Одна из основных директив Европейского права, направленная на достижение конкурентного европейского энергетического и газового рынка, устанавливает принципы свободного доступа третьей стороны и справедливого разделения, а также независимость регулирующего органа – президента управления по регулированию энергетики. Дискуссионным вопросом является сфера его независимости, а также способ обеспечения его функционирования. Ключевым является вопрос, способны ли действующие сейчас нормы права действительно обеспечить его независимость или они только декларируют его неподчиненность другим должностным лицам Европейского Союза. Сложным является вопрос отношений президента управления по регулированию энергетики с национальными правительствами, ведь многие государства являются наибольшими владельцами предприятий в энергетическом секторе. Авторы делают попытку решить указанные вопросы на основе исследования норм права Европейского Союза и национального законодательства Республики Польша. Сделан вывод, согласно которому президент управления по регулированию энергетики может требовать от правительств информацию о состоянии внутреннего энергетического рынка, вправе налагать санкции в случае угрозы для стабильных поставок носителей энергии. Передача контроля по поставкам топливных материалов и электроэнергии не влечёт за собой аннулирование общей компетенции национальных министров в этой сфере. Они сохраняют полномочия по определению национальной административной политики, а также законотворческую и контрольную функции.

Ключевые слова: энергетический и газовый рынки, государственное управление, регулирующий орган, президент управления по регулированию энергетики, Европейский Союз.

УДК 341.814.32:358.4

A. Kunert-Diallo

Szczególne uprawnienia państw w przestrzeni powietrznej – aspekt militarny

W artykule określono regulację użycia obszaru powietrznego w wojskowych celach. Zestawiono zadanie obrony kraju z zasadą suwerenności państw. W przypadku operacji lotniczych, których status jest trudny do zdefiniowania, odpowiednie normy powinny być przyjęte przez społeczność międzynarodową. Zbadano ograniczenia prawne państw w użyciu obszaru powietrznego innych krajów.

Słowa kluczowe: obszar powietrzny, suwerenność, obrona wojskowa, prawo międzynarodowe.

Przedstawienie problemu naukowego i jego znaczenie. Zasada suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej. W zakresie korzystania z przestrzeni powietrznej rozciągającej się nad terytorium danego państwa, państwa te posiadają pełną i wyłączną władzę. Władza ta polega przede wszystkim na ustalaniu reguł w zakresie korzystania z przestrzeni powietrznej zarówno przez własne, jak i przez obce statki powietrzne.

Treść główna i uzasadnienie wyników badania. Artykuł 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym potwierdza tę zasadę i stanowi, że państwa konwencji uznają całkowitą i wyłączną suwerenność państw w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium [1]. Niekiedy zdarza się, że prawa wynikające z tej władzy ograniczone są na gruncie przyjętych zobowiązań międzynarodowych. Ponadto, jak słusznie zauważył Milde, zasada suwerenności państw nie może być rozpatrywana w oderwaniu od innych reguł wynikających z międzynarodowego prawa publicznego, w tym w szczególności powinna być interpretowana w zgodzie z Kartą Narodów Zjednoczonych, która w art. 2 formułuje podstawowe prawa państw w obrocie międzynarodowym:

- zasadę suwerennej równości;
- wykonywanie zobowiązań międzynarodowych w dobrej wierze;

- załatwianie kwestii spornych na drodze pokojowej;
- zakaz używania groźby lub siły w stosunkach międzynarodowych [2].

Prawa ta muszą być respektowane również w zakresie przywileju pełnej i wyłącznej suwerenności w przestrzeni powietrznej nad terytorium każdego państwa. Wyrazem tej suwerenności jest również art. 3 konwencji, który określa zakres przedmiotowy konwencji chicagowskiej. O ile cywilne statki powietrzne korzystają z uprawnień na mocy samej konwencji, która określa ramy współpracy międzynarodowej doprecyzowywane na podstawie umów międzynarodowych dwustronnych i wielostronnych, o tyle państwowe statki powietrzne nie mogą korzystać z tych praw. Konwencji nie stosuje się bowiem do państwowych statków powietrznych, tj. statków użytych w służbie wojskowej, celnej i policyjnej. W przypadku operacji wykonywanych państwowymi statkami powietrznymi w przestrzeni powietrznej innych państw, odpowiednie uzgodnienia stanowią przedmiot partykularnych zobowiązań. Przy czym, w każdym takim przypadku państwa zobowiązane są przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych mieć na uwadze bezpieczeństwo żeglugi powietrznej cywilnych statków powietrznych. Można zatem wysnuć wniosek, że w przypadku państwowych statków powietrznych korzystających z przestrzeni powietrznej wbrew woli drugiego państwa, podlegają one wyłącznej jurysdykcji państwa, nad terytorium którego rozciąga się przestrzeń powietrzna. Prawo międzynarodowe publiczne nie reguluje jednak w sposób bezpośredni postępowania w stosunku do państwowych statków powietrznych korzystających z przelotu nad terytorium innego państwa. Konwencja Paryska z roku 1919 r. wskazywała, że państwowe statki powietrzne nie mogą przelatywać nad terytorium innego państwa bez specjalnej zgody [3]. W przypadku natomiast uzyskania takiej zgody, statki te miały korzystać z przywilejów zwyczajowo udzielanych okrętom wojennym. Okręty wojenne, korzystając natomiast z prawa przepływu przez morze terytorialne innego państwa, posiadały pełny immunitet. Rozwiązanie z konwencji paryskiej nie znajduje jednak potwierdzenia w obowiązującym prawie międzynarodowym i większość z państw stosuje ten przywilej na zasadzie kurtuazji międzynarodowej.

Konwencja chicagowska nie zajmuje się żeglugą powietrzną państwowych statków powietrznych, jednakże część jej przepisów ma bezpośrednie przełożenie na operacje wykonywane przez państwowe statki powietrzne. I tak, art. 3 bis konwencji, który nakazuje powstrzymywanie się od uciekania od użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie, będzie stosowany właśnie wobec państwowych statków powietrznych, do których zadań należy przechwytywanie statków powietrznych. W praktyce oznacza to obowiązek powstrzymywania się państw od użycia broni wobec statków powietrznych znajdujących się nad terytorium obcego państwa. Nie mogą państwa używać państwowych statków powietrznych do celów sprzecznych z tym artykułem. Konwencja wskazuje, że korzystając z praw swojej suwerenności, państwo jest uprawnione do przechwycenia statku powietrznego. Nie może ono jednak stosować broni wobec przechwyconego statku powietrznego, ani używać tych statków powietrznych do celów niezgodnych z konwencją chicagowską. W wyroku z dnia 30 września 2008 r. Trybunał Konstytucyjny RP uznał, że przepis prawa lotniczego uprawniający do zestrzelenia cywilnego statku powietrznego, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa, a jednocześnie uznano, że statek został użyty do działań sprzecznych z prawem, w szczególności jako środek ataku terrorystycznego, jest niezgodny z polską konstytucją [4]. Wyrok w tej sprawie zgodny jest z postanowieniami art. 3 bis konwencji i potwierdza niejako ograniczenie suwerenności państwa polskiego w swojej przestrzeni powietrznej na rzecz ochrony cywilnych statków powietrznych, w tym również obcych statków powietrznych przelatujących nad terytorium RP.

Ograniczenia państw w zakresie korzystania z przestrzeni powietrznej innych państw. Konwencja chicagowska definiuje obok ograniczeń w zakresie korzystania z przestrzeni powietrznej, również pewne uprawnienia w zakresie działań wojskowych. I tak, art. 8 konwencji uzależnia przelot bezzałogowych statków powietrznych nad terytorium obcych państw, od posiadania specjalnego upoważnienia. Przelot bezzałogowych statków powietrznych może odbywać się tylko na podstawie warunków określonych w tym upoważnieniu. Ten sam artykuł zobowiązuje państwa będące stronami konwencji do zapewnienia kontroli lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych. Z tym, że operacje statków powietrznych bez pilota powinny odbywać się w sposób niepowodujący niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych.

Każde umawiające się państwo może również na podstawie art. 9 konwencji ustanowić strefy zakazane. Strefy te mogą być tworzone ze względu na cele wojskowe poszczególnych państw. Prawo do wprowadzania stref, w których zakazany jest przelot cywilnych statków powietrznych stanowi naturalną

konsekwencję zasady suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej, potwierdzonej zresztą w art. 1 konwencji chicagowskiej. Wprowadzanie ograniczeń przy ustanawianiu stref zakazanych powinno jednak odbywać się w sposób nie powodujący różnic między statkami powietrznymi danego państwa używanymi do regularnej międzynarodowej służby powietrznej a statkami innych państw używanymi do podobnych celów. Strefy powinny również być ustalane w sposób niepowodujący przeszkód dla żeglugi powietrznej. Ponadto każde z państw uprawnione jest do wprowadzania ze skutkiem natychmiastowym czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad całym lub częścią terytorium. Ograniczenia te mogą być wprowadzane ze względu na okoliczności wyjątkowe lub ze względu na bezpieczeństwo publiczne i powinny być stosowane bez względu na przynależność państwową statków powietrznych. W każdym takim przypadku państwa zobowiązane są poinformować zainteresowane państwa i ICAO o planowanych działaniach w przedmiocie ustanowienia stref zakazanych.

Badanie wypadków lotniczych z udziałem wojskowych statków powietrznych zaistniałych na terytorium innego państwa. Kwestia badania wypadków lotniczych lotnictwa państwowego nie jest przedmiotem regulacji międzynarodowego prawa publicznego. Konwencja chicagowska i jej aneks 13 dotyczą w zasadzie lotnictwa cywilnego, natomiast zwyczajowo badanie wypadków lotniczych lotnictwa państwowego stanowi przedmiot bilateralnych umów międzypaństwowych. Problem może być natomiast znacznie poważniejszy, gdy nie ma zgody, co do tego, jaki status miał statek powietrzny w chwili zdarzenia. Doświadczenie wskazuje bowiem, że ten sam statek powietrzny może być traktowany jako cywilny, jak i wojskowy. Zgodnie z poglądem prezentowanym przez doktrynę decydującym będzie w takim przypadku kryterium funkcjonalne, czyli inaczej zadanie realizowane przez statek powietrzny. Jeśli państwa nie posiadają uzgodnień w tym przedmiocie, to oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, aby badanie przeprowadzone było na podstawie standardów międzynarodowych. Jeśli państwa nie mogą osiągnąć konsensusu w kwestii badania, wówczas decydującym będzie w zasadzie stanowisko państwa zdarzenia. W takim przypadku państwo może zastosować swoje własne procedury z racji zwierzchnictwa terytorialnego.

Bezzałogowe statki powietrzne – nowe wyzwania. Bez wątpienia problem, z jakim będzie musiała zmierzyć się społeczność międzynarodowa dotyczy operacji wykonywanych przez bezzałogowe statki powietrzne. O ile sprawa cywilnych bezzałogowych statków powietrznych regulowana jest przez konwencję chicagowską, o tyle większy problem dotyczy statków powietrznych wykorzystywanych przez służbę wojskową. Rozwój technologiczny sprawił, że czasami trudno jest namierzyć taki statek, stąd wykorzystywane są one często w celach szpiegowskich. Korzystając z przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez lotnictwo cywilne mogą stanowić realne zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji wykonywanych przez statki powietrzne cywilne. Stąd pożądanym jest opracowanie reguł kontroli i ruchu lotniczego w zakresie niezbędnym dla ochrony lotnictwa cywilnego. Opracowane zostały pewne wytyczne przez Zgromadzenie Ogólne ICAO, nie mają one jednak charakteru powszechnie obowiązującego [5].

Podsumowanie. Społeczność międzynarodowa zachowuje pewnego rodzaju powściągliwość w tworzeniu prawa dla lotnictwa państwowego. Konwencja chicagowska w zasadzie niemająca zastosowania do statków powietrznych wykorzystywanych w służbie wojskowej, celnej i policyjnej zawiera pewne normy. Mają one jednak bardzo ograniczony zakres i w zasadzie stosowane są na styku operacji wykonywanych w tej samej przestrzeni powietrznej również przez cywilne statki powietrzne. Nie da się również ukryć, że powodem tego jest chęć zachowania przez państwa kompetencji w zakresie spraw wrażliwych, stanowiących często tajemnicę państwa i związanych z obronnością tych państw. Rozwój technologiczny wyprzedza zdecydowanie obowiązujący stan prawny, a opracowanie nowych reguł w ramach powszechnie obowiązującego prawa międzynarodowego jest procesem żmudnym i czasochłonnym. Wydaje się jednak, że w przypadku operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne, których status jest trudny do zdefiniowania, odpowiednie normy typu *ius cogens* powinny być przyjęte przez społeczność międzynarodową. Tylko w takim przypadku lotnictwo cywilne będzie rozwijało się w sposób pewny i prawidłowy.

Źródła i literatura

1. Dz.U. 59.35.212.
2. Milde M. International Air Law and ICAO / M. Milde. – Str. 34.
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf.
4. http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf.
5. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 30 września 2008 r., K 44/07.
6. ICAO Assembly Resolution A 36-13.

Кунерт-Діалло А. Повноваження держави щодо використання повітряного простору. Військовий аспект. У роботі визначено регулювання використання повітряного простору у військових цілях. У питаннях використання повітряного простору над своєю територією держави наділені повною й виключною владою. У дослідженні співвіднесено завдання оборони країни із принципом суверенітету держав. Проаналізовано правові обмеження держав у використанні повітряного простору інших країн. Зазначено, що міжнародна спільнота зберігає певну стриманість у творенні права для державної авіації. Технологічний розвиток випереджає юридичний аспект, а розробка нових правил у рамках загальнообов'язкового міжнародного права є копітким і трудомістким процесом. Здається, однак, що в питаннях авіаційних операцій, здійснюваних повітряними суднами, статус яких важко сформулювати, міжнародною спільнотою мають бути прийняті відповідні норми типу *ius cogens*. Тільки в такому випадку цивільна авіація розвиватиметься в належному напрямі.

Ключові слова: повітряний простір, суверенітет, військова оборона, міжнародне право.

Kunert-Diallo A. The Authority of the States in Using the Airspace. A Military Aspect. In the article the regulation of using the airspace for military purposes is defined. In matters of using the airspace above its territory, the state is empowered with the complete and exclusive authority. The research correlates the task of national defense with the principle of State sovereignty. The legal limitations for countries in using the airspace of other countries are investigated.

It is noted that the international community keeps a certain restraint in creating law for civil aviation. Technological development is ahead of the legal aspect and the development of new rules within compulsory international law is a consuming process.

It seems however, that in matters of aviation operations carried out by the aircrafts whose status is difficult to formulate the relevant standards such as *ius cogens* that should be adopted by the international community. Only then the civil aviation will develop in the proper direction.

Key words: air space, sovereignty, military defense, international law.