

*Bartłomiej Nowak**

Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle Konwencji Haskiej z 1970 r.¹

Uwagi ogólne

Walka z terroryzmem międzynarodowym, a w szczególności z bezprawnym zawładnięciem statków powietrznych, jest przedmiotem porozumień międzynarodowych objętych Konwencją Haską. Stanowi ona jedną z trzech umów wchodzących w skład systemu konwencji międzynarodowych znanych pod nazwą systemu tokijsko-hasko-montrealskiego, stworzonego pod egidą Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organisation - ICAO). Konwencje te normują zagadnienia z zakresu prawa karnego w odniesieniu do lotnictwa, stanowiąc odpowiedź na coraz silniejszą presję ze strony społeczności międzynarodowej na skuteczniejsze ograniczenie i karanie rozpowszechniających się aktów terroryzmu na statkach powietrznych oraz w stosunku do nich, a także infrastruktury lotniczej.

Stosunkowo liczne przypadki bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi miały miejsce już w latach 50. Praktycznie jednak dopiero od 1961 r., kiedy to znaczna liczba samolotów, głównie amerykańskich, została uprowadzona na Kubę, zagadnienie to nabrało szczególnej ostrości. Lata następne wskazywały na globalny wzrost tego procederu, który uległ jeszcze nasileniu na przełomie lat 60. i 70. Z danych statystycznych przytoczonych przez A.E.Evansa wynika, że podczas gdy w latach 1948-1967 dokonano na świecie ogółem 47 porwań, to w samym tylko roku 1968 ich liczba wyniosła 30, a do września 1969 r. – 46.²

* **Bartłomiej Nowak** – Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L.Koźmińskiego w Warszawie.

¹ Autor pragnie podziękować prof. Zdzisławowi Galickiemu za opiekę naukową oraz cenną pomoc w przygotowaniu niniejszego artykułu.

² A.E.Evans, *Aircraft Hijacking: Its Causes and Curve*, „*American Journal of International Law*”, no. 4/1969, s.698.

Można tu także wspomnieć o uprowadzeniach w latach 70. statków powietrznych Polskich Linii Lotniczych „LOT”. Pierwsze bezprawne zawładnięcie miało miejsce 19 października 1969 r., kiedy to lecący do Brukseli samolot został zmuszony przez dwóch młodych terrorystów do lądowania na lotnisku Tegel we francuskim sektorze Berlina Zachodniego. Wkrótce potem inny statek powietrzny, który odbywał lot krajowy na trasie Wrocław-Warszawa, zmuszony został przez dwóch uzbrojonych osobników do zmiany kursu i w efekcie lądował na lotnisku wiedeńskim.³

W rezultacie tych wydarzeń u schyłku XX wieku pojawiły się próby zdefiniowania terroryzmu międzynarodowego jako zjawiska rozpowszechniającego się od lat 70., a będącego efektem rozszerzania się terroryzmu poza granice poszczególnych państw.

Terroryzm międzynarodowy a *hijacking*

Terroryzm międzynarodowy rozumiany jest jako systematyczna przemoc stosowana przez państwo lub grupę polityczną przeciwko innemu państwu lub grupie politycznej. Służą temu wszelkie metody i środki: morderstwa, porwania, stosowanie środków wybuchowych i trujących itp. Celem terroryzmu międzynarodowego jest wywoływanie powszechnego strachu lub stanu zagrożenia.⁴

Hijacking jest zatem tylko jednym z elementów szeroko pojmowanego terroryzmu międzynarodowego. Bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w większości przypadków skierowane jest nie przeciwko konkretnej osobie, ale przeciw państwu (do którego należy statek powietrzny), bądź przeciwko pewnej grupie politycznej. Przyczyny takiego działania mogą być przeróżne. Wydaje się, że do najczęstszych powodów należą motywy religijne, chęć uzyskania okupu oraz pobudki o podłożu etnicznym i politycznym. Widoczne jest to na przykładzie krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu, Afryki czy też Kuby (na którą porywano głównie samoloty amerykańskie).

O umiędzynarodowieniu terroryzmu w latach 70. świadczyło zacieśnianie współpracy i systemu świadczenia sobie wzajemnych usług przez terrorystów, nieraz o odmiennych orientacjach politycznych i celach, pochodzących z różnych państw. Odbywali oni wspólne szkolenia na obozach wojskowych, tworząc dwie Międzynarodówki: Czarną (faszystowską) oraz Czerwoną (lewacką), złożoną z nurtu narodowowyzwoleńczego ETA, IRA, OWP. Obie te Międzynarodówki współpracowały ze sobą, a elementem je łączącym była walka z rządami krajów uważanych za okupantów (Hiszpania, Wielka Brytania),

³ Z.Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „Sprawy Międzynarodowe”, nr 4/1970, s.109.

⁴ Por. R.Smolski, M.Smolski, E.H.Stadt Müller, *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Wyd. Europa, Warszawa 1999.

a w przypadku OWP – walka z Izraelem.⁵ (Raport amerykańskiej Centralnej Agencji Wywiadowczej z 1976 r. wskazywał na powiązania 140 ugrupowań z 50 krajów.)⁶ O ich międzynarodowym charakterze decydował również fakt uzyskiwania pomocy ze strony niektórych państw, w tym ZSRR i państw bloku komunistycznego (zwłaszcza Korei Północnej) oraz takich krajów jak Libia, Syria, Irak czy Algieria. W latach 80. kolejnym celem terrorystów było uderzanie nie tylko w państwa, ale także w struktury międzynarodowe, jak np. w NATO.

Odpowiedzią na terroryzm międzynarodowy było tworzenie aktów prawnych przyjmowanych przez większość państw, wspólne akcje społeczności międzynarodowej oraz współpraca służb antyterrorystycznych. Działania terrorystów wywołały też tzw. wewnętrzny terroryzm państwowy i międzynarodowy, charakteryzujący się równie nielegalnymi i brutalnymi metodami, skierowany przeciw grupom terrorystycznym. Przykładami służyć mogła działalność Argentyńskiego Sojuszu Antykomunistycznego, akcje komandosów izraelskich (m.in. w Ugandzie przeciwko Palestyńczykom), ataki lotnicze podejmowane przez USA (np. na obiekty wojskowe w Libii) czy Izraela (na siedzibę OWP w Tunezji).⁷

Ochrona prawna przed *hijackingiem*

Legalne metody walki z terroryzmem międzynarodowym regulują m.in.: Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych (z 1970 r.), Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (1971 r.), Konwencja w sprawie zapobiegania i karania przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej (1973 r.), Konwencja europejska o zwalczaniu terroryzmu (1976 r.).⁸

W 1998 r. pierwszy pakt przeciwko terrorystom podpisały w Kairze 22 kraje arabskie, zobowiązując się do nieudzielania azylu czy jakiegokolwiek pomocy ugrupowaniom występującym przeciwko innym narodom arabskim. Miało to znaczenie z tego względu, że azyl sankcjonuje pozostanie cudzoziemca w kraju przyjmującym, a zarazem automatycznie uniemożliwia jego ekstradycję. Instytucja azylu nie obejmuje osób oskarżonych o przestępstwa pospolite, a także

⁵ Z działalnością Organizacji Wyzwolenia Palestyny (OWP) od dawna wiązano międzynarodowy terroryzm, w tym *hijacking*. Szerzej na ten temat zob. G.E.Irani, *The Papacy and the Middle East: the role of the Holy See in the Arab-Israeli Conflict, 1962-1984*, University of Notre Dame Press, Notre Dame 1989.

⁶ <http://wiem.onet.pl/wiem/>

⁷ <http://wiem.onet.pl/wiem/0098c7.html>, oraz G.Dziedzińska, *Spirala terroru*, Wyd. MON, Warszawa 1981.

⁸ <http://wiem.onet.pl/wiem/00808b.html>

dezertersów z armii. Z kolei ekstradycji nie podlegają osoby oskarżone o przestępstwa polityczne (którym przysługuje prawo azylu politycznego), zaś przestępcy wojenni i zbrodniarze przeciw ludzkości nie podlegają zwykłym procedurom ekstradycji. Inicjatywa ta wyszła od państw borykających się z fundamentalizmem islamskim, przy czym na wniosek Libanu nie objęto umową terrorystycznych akcji narodowowyzwoleńczych, skierowanych przeciw Izraelowi i jego okupacji ziem arabskich.⁹

Wspomniany wyżej system międzynarodowego lotniczego prawa karnego, mający na celu m.in. zwalczanie międzynarodowego terroryzmu lotniczego, tworzą trzy formalnie od siebie niezależne, jednak w rzeczywistości uzupełniające się i dotyczące pokrewnych zagadnień umowy międzynarodowe:

1. Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych, podpisana w Tokio 14 września 1963 r. (Konwencja Tokijska);

2. Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych, podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r. (Konwencja Haska);

3. Konwencja o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, podpisana w Montrealu 1 października 1971 r. (Konwencja Montrealska).¹⁰

Wprowadzenie wszystkich tych porozumień są niezmiernie ważne dla bezpieczeństwa w lotnictwie międzynarodowym, jednak w niniejszej pracy przedstawiona i przeanalizowana zostanie – zgodnie z podjętym tematem – jedynie Konwencja Haska.

Konwencja Haska a bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi

Każdy przypadek bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w locie stwarza poważne niebezpieczeństwo dla znajdujących się na jego pokładzie pasażerów i załogi. Nie wymaga głębszego wyjaśnienia fakt, że użycie broni palnej podczas porwania zwiększa możliwość ewentualnej katastrofy lotniczej, która byłaby tragiczna w skutkach nie tylko dla pasażerów i załogi, ale także dla ludności oraz różnego rodzaju obiektów znajdujących się na powierzchni ziemi. Dlatego też piloci w takich wypadkach z reguły zmuszeni są do wykonywania bez oporu poleceń terrorystów, gdyż ewentualny sprzeciw mógłby zakończyć się tragedią.

Należy zauważyć, że również aspekty finansowe odgrywają przy porwaniach dużą rolę. Przykładowo można tu wymienić wydatki z tytułu zużytego paliwa,

⁹ M.Ma'oz, *Syria and Israel: from war to peacemaking*, Clarendon Press, Oxford 1995.

¹⁰ Szerzej patrz Z.Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Wyd. UW, Warszawa 1981 oraz W.Góralczyk, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, PWN, Warszawa 1999.

opłat lotniczych za ewentualne lądowanie i postój, konieczność zapewnienia dalszego transportu pasażerów i ładunku i wiele innych. Ponadto niebezpieczeństwo katastrofy, z jakim łączy się porwanie, pociąga za sobą narażenie przewoźnika na ewentualną odpowiedzialność cywilną z tytułu szkód, jakie mogliby ponieść pasażerowie i ładunek. Częste porwania samolotów mogą także wpłynąć na utratę zaufania do konkretnych przewoźników bądź w ogóle do podróżowania drogą powietrzną. Co więcej, częste uprowadzenia statków powietrznych należących do konkretnego przewoźnika mogą prowadzić do wyeliminowania go z rynku. Ponadto w przypadku dużej liczby takich uprowadzeń wzrasta prawdopodobieństwo pojawienia się sytuacji niepożądanych tzn. takich, w których niektórzy z pasażerów mogą znaleźć się w sposób od nich niezależny na terytorium państw, gdzie nie powinni bądź też nie mogą z różnych względów przebywać. Następstwem takiego stanu rzeczy mogą być poważne konflikty polityczne.¹¹

Poza dużym niebezpieczeństwem dla samego samolotu, który został bezprawnie uprowadzony, w przypadku zmiany jego kursu wzrasta również zagrożenie ogólnego bezpieczeństwa innych statków powietrznych znajdujących się w tym samym czasie w przestrzeni powietrznej. Powstaje niebezpieczeństwo kolizji w powietrzu i pojawia się wspomniana wcześniej możliwość uszkodzenia obiektów na powierzchni ziemi.

Biorąc pod uwagę owe zagrożenia, Konwencja Haska wyszła naprzeciw potrzebie szybkiego opracowania umowy międzynarodowej, która zakwalifikowałaby bezprawne zagarnięcie statku powietrznego jako przestępstwo oraz ustanowiła obowiązek ścigania osób winnych popełnienia takiego przestępstwa, niezmiernie niebezpiecznego i z reguły tragicznego w skutkach. Ponadto Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych wzywała państwa członkowskie do podjęcia odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby ich ustawodawstwa wewnętrzne przewidywały skuteczne sankcje prawne przeciwko wszelkim rodzajom bezprawnego zawładnięcia lub innego bezprawnego wykonywania kontroli nad statkiem powietrznym w locie.

Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych, została sporządzona i podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r. (Przyjęło ją 148 państw.) Ustanawia ona obowiązek surowego karania oraz zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mające wykluczyć bezkarność sprawców.¹² Konwencja Haska była niejako odpowiedzią na niedostatki wspomnianej Konwencji Tokijskiej, która w żadnym ze swych przepisów nie stwarzała dla umawiających się państw obowiązku ekstradycji osób, które dokonały, usiłowały lub zamierzały dokonać aktu bezprawnego

¹¹ Por. Z.Galicki, op.cit.

¹² M.Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Wyd. UW, Warszawa 1995.

zawładnięcia statkiem powietrznym. Jedyne, co przewidywała, to uznanie zgodnie z artykułem 16, że przestępstwa popełniane na pokładzie statku powietrznego, zarejestrowanego w umawiającym się państwie, mają być dla celów ekstradycji traktowane tak, jakby były one popełnione na terytorium państwa rejestracji statku. W ustępie drugim artykułu 16 Konwencja Tokijska stwierdzała: „Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego ustępu, żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie powinno być interpretowane jako nakładające obowiązek ekstradycji”.¹³

Konwencja Haska już we wstępie zobowiązuje strony do zapewnienia ochrony interesów użytkownika statku, pasażerów i właścicieli ładunków: „Państwa będące Stronami niniejszej Konwencji zważywszy, że bezprawne czyny zawładnięcia statkami powietrznymi w locie lub sprawowania nad nimi kontroli narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, poważnie zagrażają eksploatacji linii lotniczych i podrywają zaufanie Narodów świata do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zważywszy, że czyny takie budzą poważne zaniepokojenie, zważywszy, że aby zapobiec takim czynom istnieje pilna potrzeba podjęcia właściwych środków zmierzających do karania ich sprawców, uzgodniły w niniejszej konwencji co następuje”.¹⁴

Widać więc, że Konwencja Haska jest nastawiona na ścisłe i surowe karanie osoby lub osób dopuszczających się czynów uznanych przez umowę za przestępstwa lotnicze, a do takich zgodnie z jej art. 1 należą m.in. porwania samolotów. W artykule tym powiedziane jest, że: „Jeżeli bezprawnie, za pomocą przemocy lub groźby użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia, dokonane zostaje zawładnięcie statkiem powietrznym przez osobę znajdującą się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, lub przejęcie nad statkiem kontroli albo też usiłowanie popełnienia takiego czynu, lub też współdziałanie z osobą, która popełnia przestępstwo lub usiłuje popełnić taki czyn, to taka osoba popełnia przestępstwo”.¹⁵ Artykuł 2 przewiduje z kolei surowe karanie takiego przestępcy przez każde umawiające się państwo.

Konieczne jest tutaj wyjaśnienie pojęcia: „statek powietrzny w locie”. W świetle Konwencji Haskiej uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili zakończenia załadowania i zamknięcia wszystkich drzwi, aż do momentu, gdy jedno z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania. Natomiast w przypadku przymusowego lądowania przyjmuje się, że lot trwa nadal aż do przejścia przez właściwe władze odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie.

¹³ Zob. Konwencja Tokijska w: P.Durys, F.Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego*, Liber, Warszawa 1999, s.148.

¹⁴ Zob. Konwencja Haska w: P.Durys, F.Jasiński, op.cit., s.151.

¹⁵ Ibidem, s.152.

Bardzo ważnym elementem Konwencji jest art. 3, ust. 3, który mówi, iż stosuje się ją tylko wtedy, gdy miejsce startu lub miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione, jest położone poza terytorium państwa rejestracji tego statku powietrznego, niezależnie od tego, czy statek powietrzny wykonuje lot międzynarodowy czy też krajowy. W następnym ustępie artykuł ten mówi natomiast, że jeżeli miejsce startu i miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego popełniono przestępstwo, są położone na terytorium tego samego państwa, to w takich przypadkach przepisów porozumienia nie stosuje się. Istnieją jednak pewne wyjątki, o których mówi kolejny ustęp tego samego artykułu: *„Przepisy Konwencji Haskiej stosuje się bez względu na miejsce startu lub miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa znajdzie się na terytorium Państwa innego niż państwo rejestracji tego statku powietrznego”*.¹⁶

Jak już wspomniano, każde państwo związane postanowieniami Konwencji jest zobowiązane do podjęcia w wyniku popełnienia przestępstwa takich środków, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji w sprawach o przestępstwo oraz o każdy inny czyn użycia przemocy w stosunku do pasażerów lub załogi popełniony przez domniemanego sprawcę lub sprawców przestępstwa w następujących przypadkach:

1. gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku zarejestrowanego w tym państwie,
2. gdy statek powietrzny, na pokładzie którego zostało popełnione przestępstwo, ląduje na jego terytorium z domniemanym sprawcą przestępstwa znajdującym się na pokładzie,
3. gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego wydzierżawionego bez załogi dzierżawcy, którego główne miejsce działalności bądź stałe miejsce pobytu, znajduje się w tym państwie.

Warto wspomnieć, że każde umawiające się państwo ma obowiązek podjęcia również takich środków, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji w sprawie o przestępstwo w przypadku, gdy domniemany sprawca przestępstwa znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go, zgodnie z postanowieniami art. 8, żadnemu z państw określonych w ustępie 1 tegoż artykułu. Ów ustęp stwierdza: *„Przestępstwo uznaje się za przestępstwo uzasadniające ekstradycję, włączone do wszystkich umów ekstradycyjnych zawartych już między Umawiającymi się Państwami. Umawiające się Państwa zobowiązują się włączyć przestępstwo jako przestępstwo uzasadniające*

¹⁶ Ibidem.

*ekstradycję do wszystkich umów ekstradycyjnych, jakie będą zawarte między nimi”.*¹⁷

Przed interpretacją art. 8 oraz instytucji ekstradycji, warto poświęcić nieco uwagi art. 6, gdyż wydaje się on ważny ze względu na poruszanie problemu jurysdykcji. Zgodnie z nim, władze państwa, na terytorium którego ląduje statek, mają obowiązek przyjęcia i zatrzymania pod nadzorem osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa. Art. 6, ust 1 stwierdza, że w przypadku, gdy umawiające się państwo, na terytorium którego znajduje się sprawca bądź też domniemany sprawca przestępstwa, uzna, że okoliczności danej sytuacji to usprawiedliwiają, zatrzyma taką osobę lub podejmie inne środki zapewniające jej obecność. Oczywiście bezdyskusyjną kwestią jest to, że zatrzymanie lub zastosowanie innych środków powinno być zgodne z prawem danego państwa i może trwać jedynie przez okres konieczny dla przeprowadzenia postępowania karnego lub dokonania ekstradycji. Warty jest tutaj odnotowania fakt, iż w artykule 4, ust. 3 Konwencja Haska nie wyłącza jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego, a więc osoba taka winna być zatrzymana pod nadzorem do czasu potrzebnego dla wszczęcia postępowania karnego lub ekstradycji.

W kolejnych ustępach artykułu 6 czytamy, że władze danego państwa powinny niezwłocznie po zatrzymaniu podejrzanego przystąpić do przeprowadzenia dochodzenia wstępnego, mającego na celu ustalenie faktów i wyjaśnienie okoliczności (ust. 2) oraz powiadomić o wszystkich podjętych czynnościach

i ich wynikach państwo rejestracji statku powietrznego oraz państwo przynależności państwowej osoby zatrzymanej, jak również inne państwa, które mogą być zainteresowane w danej sprawie. Państwo prowadzące wstępne dochodzenie powiadamia natychmiast wyżej wymienione państwa o jego wynikach i oświadcza, czy zamierza wykonywać swą jurysdykcję (ust. 4). Nie ma w Konwencji przepisu zabraniającego przyjęcia takiej osoby przez to państwo. Dlatego też, *„jeżeli umawiające się Państwo, na terytorium którego znajduje się domniemany sprawca przestępstwa nie wydaje go, zobowiązane jest ono bez żadnego wyjątku oraz bez względu na to, czy przestępstwo zostało popełnione na jego terytorium, przedłożyć sprawę właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego. Władze te podejmować będą swe decyzje w taki sposób, jak w przypadku jakiegokolwiek przestępstwa o poważnym charakterze, zgodnie z prawem wewnętrznym tego Państwa”.*¹⁸

Innym ważnym elementem Konwencji Haskiej jest instytucja ekstradycji, która w poprzednich umowach nie była całkowicie uregulowana. Warto

¹⁷ Ibidem, s.153.

¹⁸ Ibidem.

przypomnieć, że państwo samo ustala swoją jurysdykcję w przypadku uprowadzeń samolotów na podstawie swojej suwerenności państwowej i poszczególnych przepisów. Jednak dany kraj nie może nie ustalić jurysdykcji nie dokonując ekstradycji, np. powołując się na przestępstwa polityczne. Państwo jest zobowiązane do spełnienia jednej z dwóch czynności: ustalenia swojej jurysdykcji bądź dokonania ekstradycji.

Zagadnienie ekstradycji w poprzedniczej Konwencji Haskiej tj. w Konwencji Tokijskiej, zostało sprowadzone do odpowiednich umów dwustronnych, które niekoniecznie musiały istnieć między poszczególnymi sygnatariuszami tej Konwencji. Z reguły umowy ekstradycyjne wyłączały ze swego zasięgu sprawy o charakterze politycznym, a co warto podkreślić, za przestępstwa o charakterze politycznym uważane były (przynajmniej w oczach sprawców i nie tylko ich) prawie wszystkie przypadki uprowadzenia statków powietrznych. Tak więc, wadą Konwencji Tokijskiej był brak możliwości efektywnego karania sprawców *hijackingu* z powodu nieistnienia międzynarodowego obowiązku ekstradycji.

Temu problemowi wychodzi naprzeciw art. 8 Konwencji Haskiej, który w cytowanym wcześniej ustępie 1 mówi: *„Przestępstwo uznaje się za przestępstwo uzasadniające ekstradycję, włączone do wszystkich umów ekstradycyjnych zawartych już między Umawiającymi się Państwami. Umawiające się Państwa zobowiązują się włączyć przestępstwo jako przestępstwo uzasadniające ekstradycję do wszystkich umów ekstradycyjnych, jakie będą zawarte między nimi”*. Z kolei ustęp 2 tegoż artykułu stwierdza, że jeżeli umawiające się państwo, które uzależnia ekstradycję od istnienia umowy, otrzyma wniosek o ekstradycję od innego umawiającego się państwa, z którym nie ma umowy ekstradycyjnej, może uznać niniejszą Konwencję za podstawę prawną ekstradycji w związku z przestępstwem. Ekstradycja podlega innym warunkom przewidzianym przez prawo państwa wezwanego. *„Umawiające się Państwa, które nie uzależniają ekstradycji od istnienia umowy, uznają między sobą przestępstwo za przestępstwo uzasadniające ekstradycję na warunkach przewidzianych przez prawo Państwa wezwanego (art. 8, ust. 3). Dla celów ekstradycji między Umawiającymi się Państwami przestępstwo uważa się za dokonane tak w miejscu jego popełnienia jak i na terytorium Państw zobowiązanych do ustanowienia swej jurysdykcji zgodnie z art. 8, ust. 1”*¹⁹

Godny uwagi jest też art. 9 z tego względu, iż dotyczy on kwestii zachowania się dowódcy i państwa przynależności statku w czasie porwania. Zgodnie z ustępem 1 tegoż artykułu, jeżeli popełniono lub usiłowano popełnić jakikolwiek z czynów wymienionych w art. 1, tzn.: *„bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonane zostaje zawładnięcie statkiem powietrznym przez osobę znajdującą się na pokładzie*

¹⁹ Ibidem.

statku powietrznego będącego w locie, lub przejęcie nad statkiem kontroli albo też usiłowanie popełnienia takiego czynu” to umawiające się państwa podejmują wszelkie właściwe środki dla przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez prawowitego dowódcę. Natomiast ustęp 2 artykułu 9 mówi, iż w przypadku wystąpienia przesłanek z ust. 1 sygnatariusze niniejszego porozumienia, na terytorium których znajduje się statek powietrzny, pasażerowie lub załoga mają obowiązek ułatwienia tak szybko, jak jest to możliwe, pasażerom i załodze kontynuowanie podróży oraz bez zwłoki zwrócić osobom uprawnionym statek powietrzny i jego ładunek.

Kolejny art. 10 dotyczy kwestii wzajemnej pomocy prawnej pomiędzy umawiającymi się państwami w związku z przestępstwami bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, a art. 11 stwierdza, że wszelkie istotne informacje znajdujące się w posiadaniu państw umawiających się, a dotyczące okoliczności przestępstwa oraz środków zastosowanych względem sprawcy lub domniemanego sprawcy przestępstwa oraz w szczególności wyniki postępowania ekstradycyjnego lub każdego innego postępowania prawnego, mają zostać przekazane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuły następne (regulując takie kwestie, jak kto ma rozstrzygać spory wynikające z interpretacji lub stosowania Konwencji czy też zapisy, od kiedy Konwencja będzie otwarta do podpisu; kto ją ratyfikuje; kiedy wchodzi w życie; kto będzie depozytariuszem itp.) mają drugorzędny wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

Niemniej jednak warto jest wspomnieć o art. 12, ust. 1, który mówi o tym, że spór między umawiającymi się państwami dotyczący interpretacji lub stosowania Konwencji, który nie może być rozstrzygnięty drogą negocjacji, będzie na prośbę jednego z nich poddany arbitrażowi. Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty zażądania arbitrażu strony nie dojdą do porozumienia w sprawie jego zwołania, każda ze stron może skierować spór do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.

Podsumowanie

Konwencja Haska była odpowiedzią na narastającą od przełomu lat 60. i 70. liczbę uprowadzeń statków powietrznych. Społeczność międzynarodowa i organizacje międzynarodowe zaniepokojone tym stanem rzeczy uznały, iż istnieje potrzeba stworzenia odpowiedniego aktu prawnego, który ukróciłby ten proceder. Innym powodem podpisania Konwencji Haskiej była potrzeba uzupełnienia braków występujących w umowach poprzednich, zwłaszcza w Konwencji Tokijskiej.

Konwencja Haska reguluje sprawy dotyczące bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi. Dzięki niej nastąpił przełom w zwalczaniu terroryzmu

lotniczego, głównie *hijackingu*, przede wszystkim dzięki uregulowaniu instytucji ekstradycji. Państwa-sygnatariusze zobowiązani są bowiem w przypadku, gdy nie ustanawiają własnej jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego, do zastosowania ekstradycji. Tak więc pojawia się pewien obowiązek, gdzie jedna z dwóch instytucji musi być spełniona. Dlatego też często mówi się o Konwencji Haskiej, iż jest konwencją ekstradycyjną.

Należy również zauważyć, że Konwencja ta uznaje kompetencje państw przynależności statku powietrznego w zakresie jurysdykcji wobec czynów popełnionych na pokładzie statku i nakłada obowiązek jej wykonania. Ponadto uznaje jurysdykcję kryminalną każdego innego państwa ustanowioną przez jego prawo, jednak bez prawa ingerencji wobec statku powietrznego w locie, z wyjątkiem określonych przypadków, tzn. wtedy, gdy przestępstwo wywiera skutki na terytorium danego państwa, jest popełnione przez obywatela lub na szkodę obywatela danego państwa, albo na szkodę danego państwa lub przeciw jego przepisom o ruchu lotniczym, albo gdy wykonywanie jurysdykcji jest konieczne, by zapewnić wykonanie zobowiązań państwa według międzynarodowej umowy wielostronnej.

Rekapitulując, raz jeszcze należy podkreślić, że Konwencja Haska poprzez wprowadzenie nieuchronności poniesienia konsekwencji prawnych (karnych) za łamanie prawa do bezpiecznego poruszania się statków powietrznych, poprzez ich uprowadzenie, zwiększa bezpieczeństwo tych statków oraz ludzi podróżujących nimi.