



WSPÓŁCZESNE PROBLEMY SUWERENNOŚCI PAŃSTWA W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

mjr mgr inż. Radosław BIELAWSKI
Akademia Obrony Narodowej

Streszczenie

Artykuł przedstawia próbę zidentyfikowania i przedstawienia wybranych problemów suwerenności w przestrzeni powietrznej. Wyjaśniono w nim pojęcia suwerenności oraz suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej. Przedstawiono ich znaczenie, genezę oraz ewolucję. W artykule omówione zostały dwa przypadki zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie. Jeden z nich miał miejsce w 1983 roku, natomiast drugi był incydentem sprzed kilku miesięcy. Na ich podstawie zanalizowano problemy wynikające z zapewnienia suwerenności w przestrzeni powietrznej oraz skutki takich działań. W artykule zaprezentowano kwestie terroryzmu lotniczego. Skupiono uwagę na relacjach NATO – Rosja w przeciwdziałaniu oraz wczesnym wykryciu obiektów klasy RENEGADE, które zagrażają bezpieczeństwu państwa i mogą wpłynąć na ograniczenie jego suwerenności w przestrzeni powietrznej.

Słowa kluczowe: suwerenność, przestrzeń powietrzna, terroryzm lotniczy, NATO.

Wprowadzenie

Uznanie całkowitej i wyłącznej suwerenności w przestrzeni powietrznej jest jednym z warunków funkcjonowania współczesnego, demokratycznego państwa¹. Tylko takie państwo jest w stanie zezwolić na odbywanie żeglugi powietrznej przez statki powietrzne innego kraju, nie wykluczając przy tym jego lotnictwa wojskowego. Jednym z podstawowych obowiązków suwerennego państwa jest nadzór nad bezpieczeństwem wobec różnych zagrożeń wynikających z przestrzeni powietrznej. Zadaniem każdego, suwerennego państwa jest stworzenie wspólnych, globalnych zasad i procedur ochrony lotnictwa przed potencjalnymi zagrożeniami na wielu płaszczyznach. Są to wymogi wynikające z konwencji chicagowskiej z 1944 roku, której kluczową zasadą jest bezpieczeństwo lotnictwa.

Pojęcie suwerenności jest jedną z podstawowych oraz niejednoznacznych definicji międzyna-

rodowego prawa publicznego². Należy rozpatrywać je zarówno z punktu widzenia jednostki, jak i państwa. W odniesieniu do jednostki suwerenność ma zagwarantować wolność, która jest rozumiana jako dobro najwyższe. Z punktu widzenia państwa suwerenność postrzega się w kategorii władzy, czyli posiadanej siły. Termin „suwerenność” nie jest pojęciem nowym. Po raz pierwszy użyte zostało przez Jean Bodina³ w 1576 roku. Na przełomie wielu stuleci przeszło ewolucję znaczeniową. Była ona wynikiem wielu czynników, takich jak: rozwój techniki, czynniki ekonomiczne, interesy państw stanowiących o kształtowaniu przez nie instytucji prawa międzynarodowego. Transformację

² M. Polkowska, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres i ewolucja*, LIBER, Warszawa 2009.

³ Bodin, Bodinus Jean – francuski teoretyk państwa, prawnik, humanista, twórca ideologii absolutyzmu francuskiego. Przeciwnik średniowiecznego ustroju feudalnego. W teorii Bodinusa najbardziej znacząca jest idea suwerenności – zjawisko obiektywne, towarzyszące każdemu państwu – głównym jej przejawem jest moc stanowienia prawa, zgodnie z zasadami prawa boskiego oraz naturalnego (prawo natury). Twierdził, że wszyscy są poddani władcy i winni są mu bezwzględne posłuszeństwo. Bierny opór poddanych jest możliwy, gdy król narusza wolność i gwałci własność prywatną, która stanowi o bogactwie państwa. (dostępny na: <http://portalwiedzy.onet.pl> [dostęp: 08.08.2014]).

¹ Współczesne państwo demokratyczne opiera się na koncepcji państwa prawa. Powstała ona na gruncie niemieckiej myśli konstytucyjnej w XIX w. (Robert von Mohl). Tym mianem określano państwo, którego władze działały na mocy i w granicach określonych formalnie ustanowionym prawem, a nie samowolnie i nieprzewidywalnie jako rządy despotyczne.

przeszło także znaczenie suwerenności w przestrzeni powietrznej. Już starożytni Rzymianie wyznawali zasadę *cuius est solum, eius est usque ad coelum*, co oznacza, że *władca ziemi jest władcą nieba i do niej*⁴. Przenosząc tę zasadę do czasów obecnych, można powiedzieć, że prawnym właścicielem przestrzeni powietrznej jest państwo, w granicach którego się ona znajduje. Sytuacja ta z niewielkimi odstępstwami obowiązuje po dzisiejsze czasy. Pojęcie suwerenności jest podstawą wielu aktów prawa lotniczego, które współcześnie określają reguły żeglugi powietrznej.

Celem artykułu jest próba zidentyfikowania współczesnych problemów w przestrzeni powietrznej państwa. Kwestie te wynikają z różnego rodzaju uwarunkowań, takich jak: konflikty zbrojne, różnice kulturowe, położenie geopolityczne państwa, możliwe zagrożenia itp. Współczesna sytuacja na Ukrainie oraz incydent zestrzelenia nad jej terytorium samolotu Boeing 777 malezyjskich linii lotniczych budzi wiele kontrowersji oraz dyskusji nad suwerennością przestrzeni powietrznej w obliczu kryzysu politycznego. Aspekt ten, rozwinięty szerzej w dalszej części, jest jednym z przedmiotów niniejszego artykułu. Tezy, uzasadnione wynikami analiz aktów prawnych oraz innych opracowań, zostały przedstawione w treści i podsumowaniu artykułu.

Znaczenia, geneza i ewolucja pojęcia suwerenności oraz suwerenności w przestrzeni powietrznej

Pojęcie suwerenności

Termin „suwerenność” przyjmuje różne znaczenia w naukach prawnych oraz politycznych. Odmienne jest też jego rozumowanie w prawie konstytucyjnym i międzynarodowym, w którym stanowi jedno z podstawowych zagadnień. Oznacza niezależność państwa, wyrażającą się w posiadaniu osobowości prawnej, stanowiącej najwyższą władzę na danym terytorium. Państwo suwerenne jest zatem w stosunkach międzynarodowych podmiotem prawa międzynarodowego. Według słownika *The American Heritage Dictionary of the English Language (AHD)* suwerenność zdefiniowana jest jako *pełna niezależność i samowładność*. Inna de-

finicja określa ją jako: *niezależność państwa od wszelkiej innej władzy w jego stosunkach z innymi podmiotami prawa międzynarodowego oraz jego samodzielność w regulowaniu spraw wewnętrznych w sposób nieograniczony przez żaden czynnik zewnętrzny, ale bez naruszania praw innych państw i zgodnie z podstawowymi zasadami prawa międzynarodowego*⁵.

Pojęcie suwerenności określa relację pomiędzy takimi podmiotami jak: jednostka, społeczeństwo, naród, państwo czy władca. Słowo suwerenny zestawiane jest z takimi słowami, jak autonomiczny, niepodległy, samodzielny, samowładczy czy wolny. Suwerenność traktowana jest jako cecha władcy (szerzej – państwa), która została przeniesiona wraz z rozwojem myśli politycznej, społecznej i prawnej na inne podmioty – naród, społeczeństwo i jednostkę. Ewolucję podejścia do zagadnienia suwerenności można prześledzić na przykładzie dorobku twórców koncepcji umów społecznych (J. Bodin, H. Grocjusz, T. Hobbes, J. Lock, J. J. Rousseau). Opisywały one suwerenność przez zwierzchność władzy. W takim rozumieniu pierwszy raz tego słowa użył Jean Bodin w XVI wieku. Koncepcja suwerenności J. Bodina została uściślona i nie dotyczyła już tylko władzy jako takiej, czyli władzy niemającej nikogo i niczego nad sobą, ale mówiła o charakterze stosunków wewnątrz państwa. W tym ujęciu suwerenność oznaczała zwierzchnictwo, które nie ponosiło odpowiedzialności ani przed prawem – ani też przed poddanymi. Co więcej, cecha ta jest absolutną i nieustającą władzą państwa⁶. Suwerenność państwa utożsamiana jest więc z kategorią podmiotu prawa międzynarodowego, a ta z kolei oznacza zdolność prawną i umiejętność działania (taki podział podmiotowości przyjęto na gruncie prawa cywilnego). Odpowiednio do tego rozróżnia się: zdolność prawnomiędzynarodową, a więc możliwość do posiadania praw i obowiązków międzynarodowych, oraz zdolność do czynności prawnomiędzynarodowych, czyli predyspozycje do nabywania praw i zaciągania zobowiązań międzynarodowych w drodze własnego działania⁷.

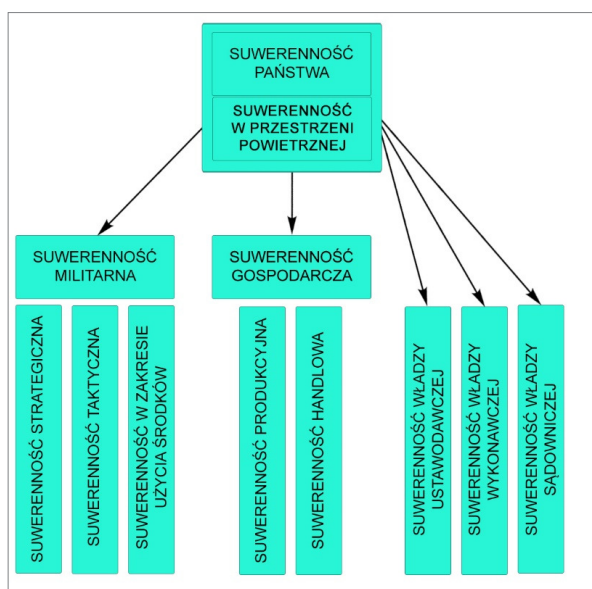
⁵ P. Winczorek, *Suwerenność suwerennie oddana*, dostępny na <http://archiwum.rp.pl> [dostęp: 08.08.2014].

⁶ J. Bodin, *Sześć ksiąg o Rzeczypospolitej*, PWN, Warszawa 1958, s. 88.

⁷ L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, LexisNexis, Warszawa 2006, s. 21.

⁴ *Internetowy słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych Władysława Kopalińskiego* dostępny na www.slownik-online.pl/ [dostęp: 08.08.2014].

Suwerenność należy rozpatrywać w dwojaki sposób, z punktu widzenia jednostki oraz państwa (rys. 1).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Z. Blok (red.), *Teoria polityki*, UAM, Poznań 1998, s. 18.

Rys. 1. Klasyfikacja suwerenności politycznej

W odniesieniu do jednostki suwerenność ma gwarantować wolność, która rozumiana jest jako dobro najwyższe. Osiągnięciu odpowiedniego poziomu wolności powinna być podporządkowana wszelka działalność społeczeństwa, w którym funkcjonuje jednostka. W przypadku suwerenności państwa rozpatruje się ją jako kategorię władzy – posiadanej siły.

Współcześnie suwerenność wyraża się zazwyczaj w utrzymywaniu stosunków dyplomatycznych z innymi państwami, podpisywaniu umów bi- i multilateralnych, czynne uczestnictwo w różnego rodzaju organizacjach międzynarodowych. Istnieją również przypadki, w których państwa nie akceptują, bądź negują suwerenność innego kraju. Często jest to spowodowane względami politycznymi. Przykład historyczny stanowi Niemiecka Republika Demokratyczna (NRD), z którą rozwijające się państwa kapitalistyczne nie utrzymywały stosunków dyplomatycznych, aż do początku lat siedemdziesiątych. Państwa w ramach swojej suwerenności i kompetencji na mocy umów mogą przekazywać uprawnienia na inne państwo. Takie działania są bardzo często praktykowane w zapewnieniu płynnej i bezpiecznej żeglugi powietrznej.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że suwerenność została ujęta we wszystkich podstawowych dokumentach międzynarodowych. Zasady suwerenności zostały określone między innymi w Karcie Narodów Zjednoczonych, określając podstawy funkcjonowania organizacji. Na pierwszym miejscu stawia się tutaj *suwerenną równość* państw członkowskich⁸. Deklarowana zasada prawa międzynarodowego stwierdzała, że państwa członkowskie korzystają z normy suwerennej równości, która obejmuje:

- równość państw wobec prawa,
- każdemu państwu przysługują prawa wynikające z pełnej suwerenności,
- każde państwo jest zobowiązane do szanowania podmiotowości innych państw,
- integralność terytorialna i niepodległość polityczna państwa są nietykalne,
- każde państwo ma prawo swobodnie wybrać i rozwijać swój system polityczny, społeczny, gospodarczy i kulturalny,
- każde państwo ma obowiązek stosować się w pełni i w dobrej wierze do swoich zobowiązań międzynarodowych i pokojowo współżyć z innymi państwami.

We współczesnych stosunkach międzynarodowych obserwuje się zjawiska i procesy wywierające znaczący wpływ na sytuację państw, skłaniając je do innego spojrzenia na ich własną pozycję i rolę na arenie międzynarodowej. Nowa interpretacja wolności ma znaczenie nie tylko teoretyczne, ale również praktyczne. Państwa muszą zadaptować się do nowych warunków, prowadząc i kreując swoją politykę zagraniczną. Rozważając problematykę suwerenności, należy przypatrywać się czynnikiem powodującym zmiany w rzeczywistości międzynarodowej oraz ich wpływowi na suwerenność państwa. Analizie poddawane są dane dotyczące jej wzmocnienia, osłabienia oraz płaszczyzn, na których te zmiany zachodzą.

Suwerenność w przestrzeni powietrznej

Suwerenność powietrzna jest terminem odpowiadającym pojęciu suwerenności państwa w jego terytorialnej przestrzeni powietrznej, przyjętemu na mocy międzynarodowych konwencji lotniczych. Podejmując próbę wyjaśnienia terminu „suwerenność państwa w przestrzeni powietrz-

⁸ Karta Narodów Zjednoczonych, artykuł 2, pkt 1.

nej”, zwraca się uwagę, iż suwerenność w relacjach międzypaństwowych oznacza *niezależność*⁹. W polskim ustawodawstwie lotniczym używa się wyrażenia *zwierzchnictwo*, które jest używane zamiennie wraz z pojęciem suwerenności powietrznej. Przestrzeń powietrzna stanowi nierozłączną część terytorium państwowego, gdzie państwo wykonuje w jej granicach władzę suwerenną¹⁰. Jeden z twórców prawa lotniczego Vera Rollo uważa, że suwerenność w odniesieniu do przestrzeni powietrznej rozumiana jest w znaczeniu władzy niezależnej i niekontrolowanej przez inne polityczne siły. Państwo suwerenne ma nieograniczoną władzę nad osobami i własnością w ramach swoich granic. Wynika z tego, że państwo ma prawo negocjacji oraz podpisywania traktatów z innymi państwami i jest traktowane z nimi na równi. Ma władzę jurysdykcyjną nad terytoriami, wodami, osobami w granicach państwa¹¹. Jeswald Salacuse określa pojęcie suwerenności powietrznej jako prawo państwa do wykonywania swojej jurysdykcji nad osobami i rzeczami z wyłączeniem jurysdykcji innych państw. Wykonywanie jej podlega ograniczeniom nałożonym przez umowy i prawo międzynarodowe. Restrykcje te nie są uniwersalne i uzgodnione przez państwa, jakkolwiek wykonywanie wyłącznej suwerenności przestrzeni powietrznej ponad terytorium tego państwa daje mu prawo i upoważnia do wydawania regulacji dotyczących zasad ruchu lotniczego¹².

Z analizy prawnej wynika, że przestrzeń powietrzna państwa uzależniona jest od jego granic państwowych (granic lądowych i morskich). Podział taki powoduje czasem wątpliwości. Szerokość morskich wód terytorialnych nie jest uznana normą międzynarodową. Niektóre państwa mają tendencję do jej rozciągania, co nie zawsze spotyka się z aprobatą państwa sąsiadującego. Kolejnym problemem jest ustalenie górnej granicy przestrzeni powietrznej. Średniowieczna zasada *usque ad sidera*, tłumaczona jako: *aż do gwiazd* nie została uwzględniona w prawie międzynarodowym. Mówiąc o suwerenności w przestrzeni po-

wietrznej, należy uznawać prawa państwa w niej tak wysoko, jak sięga przestrzeń wypełniona powietrzem¹³. Kryterium to nie jest ściśle. Można więc stwierdzić, że zwierzchnictwo państwa nad przestrzenią powietrzną sięga do wysokości, do której gęstość atmosfery pozwala na lot klasycznych statków powietrznych. Problem stanowią np. statki powietrzno – kosmiczne. Powstanie tego typu obiektów latających przyczyniło się do refleksji nad prawem lotniczym. Rozpoczęto próby rozgraniczenia przestrzeni powietrznej oraz kosmicznej. Doprowadziły one jedynie do ustalenia ogólnych norm traktatowych. Przykładem jest tutaj przelot sztucznych satelitów ziemi nad terytoriami innych państw. Z jednej strony można uznać, że jest to powstanie nowego prawa zwyczajowego, z drugiej zaś zgoda na nieszkodliwy przelot nad własnym terytorium.

Współczesne pojęcie suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej musi zmierzyć się z wieloma wyzwaniami. Obecnie państwa wykazują trendy regionalizacyjne. Przykładem tego jest Unia Europejska. Efektem takiej przynależności jest poddanie suwerenności mniejszego podmiotu (jednego państwa) pod suwerenność większego (organizacja państw, np. UE). Zmiana taka nie może w żaden sposób naruszyć suwerenności państwa członkowskiego (mniejszego podmiotu). Łączenie się państw ma wiele korzyści. W ramach tych związków powstaje duża liczba organizacji lotniczych zajmujących się kwestiami technicznymi i gospodarczymi. Dowodem wspólnej inicjatywy jest Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (*European Air Safety Agency – EASA*). Członkostwo w niej tworzy nowe prawa i obowiązki nałożone na strony. Pozornie wydaje się, że przynależność taka ogranicza suwerenność państwa jako członka organizacji. Jest jednak zupełnie odwrotnie. Poprzez członkostwo w organizacji EASA państwo jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo odbywania żeglugi powietrznej na poziomie europejskim oraz zapewnienie pełnej i wyłącznej suwerenności.

Kolejnym aspektem jest tworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (*Single European Sky – SES*). Inicjatywa ta zapoczątkowana przez Komisję Europejską ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa (przynajmniej utrzymania na istniejącym poziomie) w obliczu rosnącej ilości

⁹ B.D.K. Henaku, *Regionalism in international air transport regulation*, Leiden 1999, s. 4.

¹⁰ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 61.

¹¹ V.F. Rollo, *Aviation law: In introduction*, Lantram 2000, s. 271.

¹² J.W. Salacuse, *The little prince and the businessman: conflict and tensions in public international air law*, JALC nr 4, 1980, s. 813.

¹³ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2002, s. 38.

operacji powietrznych. Poza tym założeniem inicjatywy SES jest zbliżenie współpracy cywilno-wojskowej oraz zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej w Europie. Fundamentalną koncepcją SES jest stworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (*Functional Airspace Block – FAB*) w Europie. Cel ich stanowi likwidacja fragmentacji europejskiego „nieba”. Okazuje się, że zarządzanie przestrzenią powietrzną podzieloną na mniejszą liczbę części jest znacznie efektywniejsze. Stworzenie FAB-u składającego się z przestrzeni powietrznej kilku państw tylko pozornie narusza jego suwerenność w momencie odbywania lotów przez inne statki powietrzne, w tym także wojskowe. Tak jednak nie jest. Przekazanie funkcji kontroli części swojej przestrzeni powietrznej na mocy umów międzynarodowych innemu państwu, nie musi oznaczać naruszenia jego dóbr. Takie rozwiązanie zapewnia pełną suwerenność i niezależność państwa oraz przynosi wiele innych korzyści. Powoduje to rozłożenie skomasowanego ruchu lotniczego, podnosi poziom bezpieczeństwa wykonywania lotów lotnictwa cywilnego oraz wojskowego.

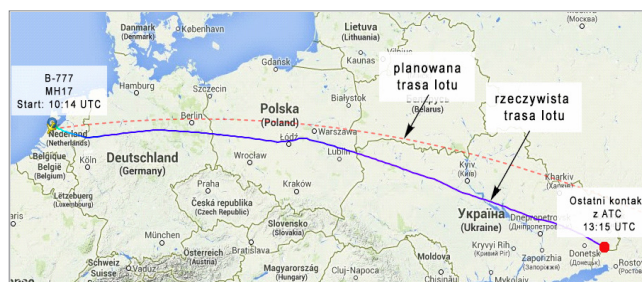
Suwerenność w przestrzeni powietrznej a kryzys krymski

Krym od czasu podboju Chanatu Krymskiego przez carycę Katarzynę II w 1783 roku związany był z Rosją, a następnie od 1921 roku ze Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). W 1954 roku włączony został do Ukraińskiej Radzieckiej Republiki Socjalistycznej, wyłączając Sewastopol, który posiadając szczególny status miasta, podporządkowany był Federacji Rosyjskiej. Z chwilą powstania Ukrainy, w 1991 roku półwysep wraz z Sewastopolem stał się częścią tego państwa. Przynależność ta uznana została międzynarodowo w grudniu 1991 roku. W 1992 roku ustalono konstytucję Krymu, zgodnie z którą oświadczone, że Krym staje się częścią Ukrainy. Wyrazem autonomii było utworzenie Rady Najwyższej jako parlamentu lokalnego oraz lokalnego rządu.

Po ucieczce prezydenta Ukrainy Wiktora Janukowycza z Kijowa do Rosji tymczasowe władze ukraińskie ogłosiły zamiar przeprowadzenia referendum. Odbyło się ono 16 marca 2014 roku. Miało ono wskazać preferencje mieszkańców w sprawie

przyłączenia półwyspu do Rosji lub przywrócenia konstytucji z 1992 roku i utrzymania statusu autonomicznej republiki Ukrainy. Władze krymskie podały, że prawie 100% miało wypowiedzieć się za przyłączeniem Krymu do Rosji. 17 marca rząd ogłosił powstanie niepodległego państwa, zwracając się do Rosji o przyłączenie do federacji. W tym samym dniu Władimir Putin wydał dekret w sprawie uznania Krymu za niepodległe państwo. Dzień później podpisana została umowa między Rosją, Krymem i Sewastopolem w sprawie włączenia obydwu podmiotów w skład Federacji Rosyjskiej, weszła ona w życie 21 marca 2014 roku.

17 lipca 2014 roku świat obiegła tragiczna wiadomość o zestrzeleniu samolotu pasażerskiego linii Malaysia Airlines. Boeing 777 zgodnie ze złożonym planem lotu wystartował z Amsterdamu (Amsterdam Airport Schiphol) o godz. 10:14 UTC z lotniskiem docelowym Kuala Lumpur. Maszyna przeleciała nad terytorium Holandii, Niemiec, Polski oraz znacznej części Ukrainy (rys. 2). Organy kontroli przestrzeni powietrznej utraciły kontakt radiolokacyjny z samolotem o godz. 13:21. Odnotowano znaczący spadek wysokości przez maszynę. Po trzech godzinach lotu, w czasie gdy samolot znajdował się na wysokości okolic wsi Hrabowe, ok. 40 km od granicy Ukrainy z Rosją, doszło do katastrofy. Wrak samolotu spadł na ziemię na terytorium Ukrainy. W wyniku tragicznej katastrofy zginęło 298 osób.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: www.flightradar24.com

Rys. 2. Trasa lotu samolotu Boeing 777

Wieczorem 17 lipca Ukraina zamknęła przestrzeń powietrzną nad wschodnią częścią swojego kraju i powiadomiła o tym Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej – Eurocontrol¹⁴. Na podstawie prawa międzynarodowego rejon konfliktu, w którym nastąpiła katastrofa lotnicza, należy do Ukrainy. Tylko ona ma formalne

¹⁴ MH17-Ukraine, dostępny na <http://www.eurocontrol.int/news/mh-17-ukraine> [dostęp: 11.08.2014].

prawo oraz wyłączne i zupełne zwierzchnictwo nad tym regionem. Działania Rosji na Ukrainie są bezprawne i nie zmieniają statusu prawnie międzynarodowego. Poza tym rosyjskie akty dotyczące żeglugi powietrznej nad terytorium Ukrainy są z mocy prawa międzynarodowego nieważne. Kompetencja Ukrainy wobec własnej przestrzeni powietrznej powinna być wykonywana zgodnie z prawem międzynarodowym oraz zobowiązaniami wynikającymi z konwencji ICAO¹⁵. Ukraina jako właściciel przestrzeni powietrznej ma zatem prawo do pełnego zarządzania oraz pełnej suwerenności nad nią. Warunek ten dotyczy nie tylko prowadzenia żeglugi powietrznej, lecz także prawa do wdrożenia i prowadzenia dochodzenia wyjaśniającego okoliczności zaistnienia katastrofy¹⁶.

Prawo międzynarodowe jednoznacznie wskazuje, że przestrzeń powietrzna stanowi integralną część terytorium lądowego i wodnego państwa, nad którym się znajduje¹⁷. Należy więc stwierdzić, że przestrzeń powietrzna stanowi element terytorium państwa w zakresie, w jakim znajduje się nad jego terytorium lądowym i wodnym. Stwierdzenie to jest podstawową zasadą konwencji chicagowskiej, która podpisana została także przez Rosję i Ukrainę. Dokument wskazuje, że każde państwo członkowskie posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Uważa się także, że terytorium państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerenności¹⁸, mandatem oraz opieką tego państwa. Artykuł prawa wykazuje wyraźnie, że umawiające się państwa nie ustalają nowej zasady, lecz uznają istniejące imperatywy, oraz że stanowisko to odnosi się do wszystkich państw, niezależnie od tego, czy są one stronami konwencji. Każde państwo ustala własne sposoby ochrony swoich praw. Postanowienie, że suwerenność państwa uznaje się za całkowitą i wyłączną, nie oznacza, że jest ona absolutna i wolna od jakichkolwiek ograniczeń prawnych.

Naruszenie granic przestrzeni powietrznej

Z pojęcia suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej wynika prawo ochrony bezpieczeństwa państwa. Obronność państwa jest więc naturalnym obszarem realizacji suwerenności. Konsekwencją tej zasady jest prawo i obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa państwa. W myśl zapisów Konstytucji RP, Prezydent RP i Rada Ministrów – jako jednostki sprawujące władzę wykonawczą – są naczelnymi organami kierowania obronnością. Prezydent RP stoi na straży suwerenności i bezpieczeństwa państwa oraz nienaruszalności i niepodzielności jego terytorium. Jest także najwyższym zwierzchnikiem Sił Zbrojnych RP. Rada Ministrów prowadzi politykę wewnętrzną i zagraniczną Rzeczypospolitej Polskiej. Zapewnia bezpieczeństwo wewnętrzne i zewnętrzne państwa oraz sprawuje ogólne kierownictwo w dziedzinie obronności, wskazując jednocześnie na sposoby jej wykonania. Zgodnie ze Strategią Bezpieczeństwa Narodowego RP nadrzędnym, strategicznym celem Rzeczypospolitej Polskiej jest zapewnienie korzystnych i bezpiecznych warunków realizacji interesów narodowych poprzez eliminację zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń, redukcję ryzyka oraz odpowiednie oszacowanie podejmowanych wyzwań i umiejętne wykorzystanie pojawiających się szans. Do głównych celów strategicznych, w dziedzinie obronności należy zapewnienie niepodległości i suwerenności Rzeczypospolitej Polskiej, jej integralności i nienaruszalności granic¹⁹. Funkcje instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, wynikające z umacniania obronności państwa w czasie pokoju obejmują współpracę z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zagwarantowania suwerenności i obrony polskiej przestrzeni powietrznej i reagowania w sytuacjach kryzysowych²⁰. Polska jest przykładem państwa, w którym zapewnienie suwerenności jest celem nadrzędnym. Na straży suwerenności stoi prezydent jako najwyższy zwierzchnik Sił Zbrojnych kraju.

¹⁵ *International Civil Aviation Organization* – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

¹⁶ *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (DzU z dnia 26 czerwca 1959 r.), rozdział I, artykuł 26.

¹⁷ *Ibid.*, rozdział I, artykuł 1–2.

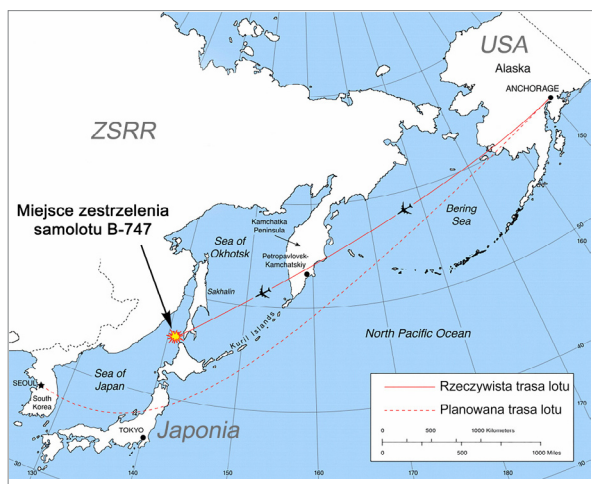
¹⁸ Suzerenność rozumiana jako stosunek zwierzchności między podmiotami.

¹⁹ *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia sektorowa do strategii bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa 2009, s. 7.

²⁰ *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju* (DzU z 2007 r. nr 210, poz. 1523).

Dysponując aparatem państwowym, wypełnia on zadania mające na celu ochronę bezpieczeństwa państwa i jego granic (także granic powietrznych). Wykonywanie funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej polega na zapewnieniu ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej, a także zapewnienie suwerenności i obrony polskiej przestrzeni powietrznej.

W przypadku naruszenia granic przestrzeni powietrznej, w celu wymuszania poszanowania suwerenności powietrznej, każde państwo podejmuje niezbędne w tym celu działania. Sytuacja uległa zmianie i stabilizacji po zdarzeniu z dnia 1 września 1983 roku. Samolot pasażerski Boeing 747-200A koreańskich linii lotniczych wystartował z portu lotniczego Anchorage położonego na Alasce. Docelowym miejscem lądowania było lotnisko Seul. Po rozpoczęciu rejsu samolot z niewiadomych względów zaczął zbaczać z kursu, zbliżając się do obszaru przestrzeni powietrznej ZSRR nad Kamczatką, Sachalinem i pobliskim Morzem Ochockim (rys. 3). Został wykryty przez środki radiolokacyjne i bez wątpienia zidentyfikowany jako samolot wrogi. Został wydany rozkaz, na mocy którego dokonano zastrzelenia tego statku powietrznego rakiętą klasy powietrze-powietrze, której nosicielem był myśliwiec Su-15²¹. Zestrzelony samolot wpadł w korkociąg i spadł do Morza Japońskiego. W momencie trafienia KAL007 znajdował się kilka kilometrów poza terenem ZSRR.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://en.academic.ru>

Rys. 3. Trasa lotu samolotu Boeing 747

Należy zwrócić uwagę, że w chwili zestrzelenia samolotu trwała „zimna wojna”. W rejonie zestrzelenia misję rozpoznawczą prowadził samolot rozpoznawczy RC-135. Najprawdopodobniej zestrzelony Boeing 747 został pomyłony z samolotem wywiadowczym²². Wyjaśnieniem i dochodzeniem katastrofy zajęła się ICAO. Sowieci jednak odmówili współpracy. Przedstawiciele ZSRR twierdzili, że nie był to statek cywilny ale szpiegowski, powołując się na zasadę artykułu 1 konwencji chicagowskiej o wyłącznej i całkowitej suwerenności państwa.

Zaistniała tragedia wywołała sprzeczności ze strony innych państw. Efektem było stworzenie zapisów prawnych, mających na celu stworzenie prawa wykluczającego podobne wydarzenia. Zgromadzenie ICAO w 1984 r. wraz z przedstawicielstwem ZSRR przyjęło jednogłośnie uchwałę o uzupełnieniu konwencji chicagowskiej. Ustalono, że każde państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu, oraz że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Każde państwo, korzystając ze swojej suwerenności, jest uprawnione do żądania lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego. Sytuacja ta ma miejsce w momencie przelotu statku powietrznego nad terytorium państwa bez zezwolenia lub w razie wystąpienia racjonalnych podstaw do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu, niezgodnym z konwencją²³.

Zasadę nieużywania broni w stosunku do lotnictwa cywilnego interpretuje się w zależności od strony (państwa). Zadaniem ICAO jest znalezienie konsensusu pomiędzy dwiema zasadami. Pierwszą z nich jest suwerenność państwa, natomiast drugą – ochrona osób przebywających na pokładzie. Warunek suwerenności jest filarem międzynarodowego prawa lotniczego. Obliguje ona państwa do zachowania respektu wobec innych państw i uznania ich suwerenności w ramach swojej przestrzeni powietrznej. Na fundamencie tych zasad zbudowano normy prawa międzynarodowego poprzez zawieranie umów, które mogą być ważne i skuteczne tylko wtedy, gdy są zawierane na zasadzie równości.

²² *Kronika XX wieku*. Wyd. Kronika, 1991, s. 1208.

²³ *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (DzU z dnia 26 czerwca 1959 r.), rozdział I, artykuł 3bis.

Terroryzm lotniczy a suwerenność

Terroryzm lotniczy pojawił się wraz z rozwojem ruchu lotniczego w XX wieku. Pierwsze akty miały miejsce w latach 30. ubiegłego wieku. Zjawisko zaczęło nabierać rozmachu w latach 50. Od 1961 roku, kiedy to znaczna liczba samolotów została uprowadzona na Kubę, wzrosło zagrożenie terroryzmem. Przez następne lata poziom tego zjawiska nie obniżał się. Było to powodem wszczęcia prac przez Komitet Prawny ICAO. Efektem tych prac w 1963 r. było przyjęcie konwencji o przestępstwach i niektórych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych. Konwencja ta przyjęła nazwę konwencji tokijskiej. Normuje ona zagadnienia jurysdykcji, uprawnienia dowódcy statku powietrznego, zasady postępowania organów państwowych w razie czynów dokonanych w przypadku uprowadzenia statku powietrznego.

W obliczu dalszego rozprzestrzeniania się procederu terroryzmu, w 1970 r. w Hadze przyjęto kolejną konwencję. Ustanawia ona obowiązek surowego karania, zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mające wykluczyć bezkarność sprawców²⁴. Rok po zawarciu konwencji w Hadze problematyka terroryzmu lotniczego znalazła swoje miejsce w pracach ICAO. Komitetowi Prawnemu polecono przygotowanie projektu konwencji dotyczącej bezprawnych czynów skierowanych przeciwko lotnictwu cywilnemu. W 1971 roku zwołano konferencję w Montrealu. Wynikami tego zgromadzenia było ustanowienie kolejnej konwencji przeciwdziałającej zjawiskom terroryzmu lotniczego. Po uzupełnieniu jej Protokołem Dodatkowym, dokumenty te miały tworzyć spójny zespół norm prawa międzynarodowego, obowiązującego w tej dziedzinie.

Terroryzm, w tym terroryzm lotniczy, jest zjawiskiem, które występowało w przeszłości i występować będzie nadal²⁵. Problemem jest fakt, że w niektórych państwach, w szczególności w państwach islamskich, terroryzm nie jest zjawiskiem negatywnym. Wręcz przeciwnie, utożsamiany jest z bohaterstwem i poświęceniem swojego życia w imię wyższych wartości (np. wiary). Wynika

z tego, że istnieje dwojaka interpretacja pojęcia terroryzmu.

Terroryzm jest oparty na wzbudzeniu paniki oraz sytuacji silnie zagrażającej życiu ludzkiemu. To umiejętność tworzenia grupowego poczucia długotrwałego lęku, pozwalającego zdobyć przewagę nad przeciwnikiem oraz ograniczyć jego przeświadczenie o zdolnościach obronnych i poczuciu bezpieczeństwa²⁶. Trudno określić, czym jest terroryzm lotniczy, ponieważ w prawie międzynarodowym nie znajdujemy żadnej definicji wyjaśniającej ten termin. Jedną z propozycji wyjaśnienia tego pojęcia jest zapis w konwencji haskiej *...to każda osoba, która na pokładzie statku powietrznego będącego w locie bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszania dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym lub przejęcia nad nim kontroli, albo też usiłuje popełnić taki czyn*²⁷. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w większości przypadków nie jest skierowane przeciwko jednej osobie, ale przeciw państwu. Poza zagrożeniem, jakie stwarza uprowadzony samolot dla otoczenia, należy wziąć pod uwagę, że powoduje on wzrost niebezpieczeństwa dla innych statków powietrznych, znajdujących się w tym samym czasie, w przestrzeni powietrznej. Powstaje niebezpieczeństwo kolizji w powietrzu i możliwość uszkodzenia obiektów na powierzchni ziemi.

Niewątpliwie ważnym faktem dla terroryzmu lotniczego był zamach na wieże WTC w Nowym Jorku, przeprowadzony 11 września 2001 roku. Kilkunastu członków Al-Kaidy przejęło kontrolę nad czterema porwanymi samolotami i użyło ich do ataku na budynki. Zniszczono wieże WTC, w których zginęło tysiące ludzi. Wywołało to uczucie strachu i wielkiego zagrożenia. Uświadomiono sobie, że terroryzm lotniczy jest bardzo niebezpiecznym zjawiskiem, uderzającym nie tylko w suwerenność państwa, lecz także zagrażającym życiu wielu ludzi. Po tych i wielu innych doświadczeniach NATO wyszło z inicjatywą CAI (*Cooperative Airspace Initiative*). Realizowana jest ona w ramach Rady Rosja – NATO i dotyczy współpracy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym. Jej zasadniczym celem jest wczesne

²⁴ M. Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa 1995.

²⁵ B. Nowak, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, Studia Europejskie 3/2003, s. 115–134.

²⁶ O. Paszkiewicz, *Współczesne zagrożenia terroryzmem lotniczym a ochrona lotnictwa cywilnego*, dostępny na <http://www.konferencja.21.edu.pl/> [dostęp: 12.08.2014].

²⁷ P. Duryś, F. Jasiński, *Walka z terroryzmem międzynarodowym*, Bielsko-Biała 2001, s. 131.

wykrycie i wymiana informacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi ośrodkami zarządzania ruchem lotniczym o obiektach klasy RENEGADE²⁸. Wczesne wykrycie, właściwa identyfikacja oraz szybka wymiana informacji o obiekcie mogą przyspieszyć aktywowanie elementów Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej NATO, a w ramach tego aktywowanie środków QRA²⁹. W wielu przypadkach może to spowodować niedopuszczenie do niebezpiecznych aktów terroru, a przy tym naruszenia suwerenności państwa. Ważna jest walka i przeciwdziałanie terroryzmowi powietrznemu. Zgodnie z założeniami Strategii UE przewyższanie tego zjawiska powinno odbywać się na czterech płaszczyznach. Należy zapobiegać, chronić, ścigać i reagować na nie. Ponadto konieczne jest stosowanie zasady dobrej polityki i prowadzenie wymiany doświadczeń zarówno cywilnych, jak i wojskowych.

Podsumowanie

Suwerenność w przestrzeni powietrznej jest podstawowym terminem międzynarodowego prawa. Zapewnienie jej jest głównym zadaniem demokratycznego państwa. Warunek ten ma odzwierciedlenie w wielu aktach prawnych, regulujących jego funkcjonowanie, takich jak: konstytucja, strategia obronności, prawo lotnicze. Przez lata, w kontekście wielu zdarzeń lotniczych i doświadczeń przeszła ona zmiany dotyczące jej zakresu i sposobu realizowania. Zapewnienie suwerenności w przestrzeni powietrznej pociąga za sobą wiele konsekwencji. Samo pojęcie suwerenności w przestrzeni powietrznej nie jest jednoznacznie zdefiniowane. Jednym z wyzwań jest określenie górnej granicy przestrzeni powietrznej, w której suwerenność państwa powinna być zapewniona. Do czasu braku zagrożeń wydaje się, że jest to kwestia pomijana. Należy jednak spodziewać się, że w dobie dynamicznego rozwoju technicznego,

²⁸ Terminem RENEGADE określa się cywilny statek powietrzny, którego zachowanie może świadczyć że zostanie on użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

²⁹ *Quick Reaction Alert* (gotowość szybkiego reagowania). W polskiej przestrzeni powietrznej jest to para samolotów MiG-29 lub F-16 pełniąca całodobowy dyżur. Przewidziane są one do ochrony granic powietrznych oraz przeciwdziałania wszelkim zagrożeniom wynikającym z przestrzeni powietrznej. Jednym z zadań jest także pomoc statkom powietrznym będącym w niebezpieczeństwie (np. w przypadku utraty łączności radiowej).

związanego z budową coraz to szybszych i wyżej latających obiektów, może ona okazać się kwestią bardzo istotną z punktu widzenia suwerenności państwa.

Regionalizacja oraz przynależność do organizacji państw i budowania wspólnych inicjatyw budzi wątpliwości dotyczące zapewnienia suwerenności pojedynczego podmiotu, należącego do tego związku. Przykładem jest budowa funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w Europie. Przekazanie funkcji kontroli części przestrzeni powietrznej organowi innego państwa budzi sceptycyzm. Trzeba jednak zaznaczyć, że tylko niezależne państwo może zezwolić na udostępnienie własnej przestrzeni do wykonywania operacji lotniczych (w tym wojskowych statków powietrznych) przez państwo sąsiednie. Niezbędnym jest tutaj zawieranie multilateralnych umów prawnych, w których zapewnienie suwerenności jest fundamentem takiego aktu prawnego.

Niewątpliwie wielkim problemem współczesnego lotnictwa są akty terroru lotniczego. Powodują one poczucie strachu, bezsilności, zastraszenia. Ich skutki mogą być bardzo dotkliwe. Zagrażają one nie tylko obiektom naziemnym, jako celom takiej działalności, lecz także zaburzają i stwarzają niebezpieczeństwo żeglugi powietrznej samolotom będącym w pobliżu. Ważne jest przeciwdziałanie terroryzmowi lotniczemu poprzez budowanie aktów prawnych oraz umów wielostronnych, nawet z państwami politycznie odmiennymi. Celem takich umów jest osiągnięcie wspólnego dobra i zapewnienie suwerenności własnego państwa i jego przestrzeni powietrznej.

Po analizie dostępnych aktów prawnych i publikacji można wysunąć następujące wnioski:

- Tylko suwerenne państwo jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo żeglugi powietrznej w swojej przestrzeni powietrznej. Sytuacja polityczna na Ukrainie, oraz aktywność prorosyjskich separatystów we wschodniej części państwa, doprowadziła do zestrzelenia samolotu pasażerskiego. Przyczyną dopuszczenia do katastrofy jest pozbawienie Ukrainy pełnej władzy nad obwodami, w których działają separatyści, a przez to pozbawienie jej pełnej suwerenności.

- W celu poszanowania suwerenności w przestrzeni powietrznej państwo ma prawo użycia broni przeciwko statkowi powietrznemu, który nie stosuje się do poleceń organów kontroli ruchu lotniczego. Użycie broni powinno być ostateczno-

ścią. Należy w takich sytuacjach przede wszystkim mieć wzgląd na życie pasażerów i załogi, których bezpieczeństwo powinno być zapewnione oraz stanowić dobro najwyższe. Wydaje się, że ograniczenie stosowania broni wobec lotnictwa cywilnego ogranicza kompetencje państwa do tworzenia i utrzymania suwerenności.

- Akty terroryzmu lotniczego wpływają na bezpieczeństwo narodowe, które rozumiane jest jako wolność od zagrożeń stwarzających ryzyko dla interesów państwa oraz zapewnienia jego integralności terytorialnej i suwerenności. Akty terroru lotniczego stwarzają zagrożenie dla ludzi, infrastruktury oraz mogą być użyte przeciwko obiektom szczególnie ważnym dla bezpieczeństwa i obronności państwa.

- Zawieszenie stosunków w relacjach NATO – Rosja powoduje także zawieszenie inicjatywy CAI. Taki stan negatywnie wpływa na wczesną identyfikację oraz ochronę przed obiektami klasy RENEGADE.

Bibliografia

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (DzU z dnia 26 czerwca 1959 r.).
- Opinia prawna w sprawie statusu prawnomiędzynarodowego przestrzeni powietrznej nad Półwyspem Krymskim po zajęciu Krymu przez Federację Rosyjską (ze szczególnym uwzględnieniem kompetencji ICAO) z dnia 14 lipca 2014 r.* dostępna na <http://wszystkoconajwazniejsze.pl/opinia-bas/> [dostęp: 08 08 2014].
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju* (DzU z 2007 r. nr 210, poz. 1523).
- Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia sektorowa do strategii bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej.* Warszawa: MON, 2009.
- Balawajder G., *Granica państwa jako kategoria wielowymiarowa.* [w:] *Pogranicze Polish Borderlands Studies* nr 1/2013, s. 44–56.
- Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze.* Warszawa 1964.
- Glen A., *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania.* Warszawa: Wydawnictwo AON, 2014.
- Markiewicz T., M., *Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej jako instrument polityki regionalnej zarządzania ruchem lotniczym w Europie.* Zeszyty Naukowe AON nr 1(78) 2010 [ISSN 0867-2245]. 2010, s. 54–85.
- Nowak B., *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tatarsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego.* [w:] *Studia Europejskie* 3/2003, s. 115–134.
- Nowak B., *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle konwencji haskiej z 1970 r.* [w:] *Studia Europejskie* 3/2001, s. 125–135.
- Polkowska M., *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres i ewolucja.* Warszawa: LIBER, 2009.
- Rosicki R., *O suwerenności* [w:] *Przegląd Naukowo-Metodyczne* nr 4/2010, s. 63–72.
- Winczorek P., *Suwerenność suwerennie oddana.* dostępny na <http://archiwum.rp.pl> [dostęp: 08 08 2014].
- Zajac G., *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym* [w:] *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* 2011/2012, s. 66–82.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe.* Warszawa: LexisNexis, 2011.
- Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego.* Warszawa: Wydanie UW, 1995.
- <http://easa.europa.eu/> [dostęp 08.08.2014].
- <http://www.eurocontrol.int/news/> [dostęp 08.08.2014].

CONTEMPORARY PROBLEMS OF STATE SOVEREIGNTY IN AIRSPACE

Abstract

This article is an attempt to identify and present selected problems of sovereignty in airspace. It explains the concept of sovereignty and State sovereignty in airspace. There are meanings, origins and evolutions. The article discusses two incidents where civilian aircraft with passengers on board were shot down. One of them took place in 1983, while the second was several months before that incident. The problems arising from the guarantee of sovereignty in airspace and the effects of such activities are investigated. The article includes the issue of air terrorism. Focus was given to NATO – Russia relations in the prevention and early detection of objects of the RENEGADE class, as objects that threaten the security of the State and affecting the reduction of its sovereignty in airspace.

Key words: sovereignty, airspace, air terrorism, NATO.

Introduction

The introduction of the recognition of total and exclusive sovereignty in airspace is one of the conditions for the functioning of a modern, democratic State¹. Only the State is able to authorise the holding of fly by aircraft belonging to another country, not excluding military aviation. One of the primary obligations of a sovereign State is a safety oversight of the various dangers of airspace. The task of every sovereign State is to create common global rules and procedures on aviation security from potential threats on a number of levels. These are the requirements arising from the Chicago Convention of 1944; the key principle is the safety of aviation.

The concept of sovereignty is a basic and ambiguous definition of public international law². One should consider them both from the point of view of the individual and the State. With regard to sovereignty, it is no guarantee of freedom, which is understood as the highest good. From the point of view of the sovereignty of the country, the category of power is its strength. The term sovereignty is not a new concept. It was first used by Jean Bodin³ in 1576. The meaning of sovereignty was evaluated at the turn of the century. This was the result of many factors, such as: the development of technology, economic factors, and the interests of the States forming the institutions of international law.

The transformation has been the importance of sovereignty in airspace. The ancient Romans had already professed the principle *cuius est solum*,

eius est usque ad coelum, meaning that the Lord of the Earth is the ruler of the sky above it⁴. Moving this to the present day, one can say that the legal owner of the airspace is the State, within which it resides. This situation, with minor derogations, shall apply after the current times. The concept of sovereignty is the basis of many acts of air law, which today determine the air navigation rules.

The purpose of the article is an attempt to identify the current problems within the airspace of the State. These issues arise from various circumstances such as armed conflicts, cultural differences, the geopolitical State, possible risks, etc. The current situation in Ukraine, and the shooting down on its territory of a Malaysian Airlines Boeing 777 has raised a lot of controversy and debate over the sovereignty of airspace in the face of a political crisis. This aspect will be developed further in a later section and is one of the subjects of this article. The thesis is justified by the results of the analysis of legal acts and other papers in the content and summary of the article.

The meaning genesis and evolution of the concept of sovereignty and the sovereignty of airspace

The concept of sovereignty

The term sovereignty assumes different meanings in the legal and political sciences. It has a different reasoning in constitutional and international law, which constitutes one of the fundamental issues. This means the independence of the State, expressed in the possession of a legal personality, which is the highest authority in the territory concerned. A sovereign State is, therefore, a subject of international law. According to the dictionary, The American Heritage Dictionary of the English Language (AHD), sovereignty is defined as full independence and self-power. Another definition defines it as: *independence from any other authority in its relations with other bodies of international law and its autonomy in internal affairs in a manner unrestricted by any external factor, but without prejudice to the*

¹ Modern democratic State based on the concept of the rule of law. It was established on the basis of German constitutional thought in the 19th century (Robert von Mohl). This was defined as a State whose authorities work under and within the limits laid down formally in law, rather than arbitrarily and unpredictably by despotic governments.

² M. Polkowska, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres i ewolucja*, LIBER, Warsaw 2009.

³ Bodin, Jean Bodinus-French State theorist, lawyer, scholar, creator of French absolutism ideology. The opponent of medieval feudal society. Bodinus's most significant theory is the idea of sovereignty-the phenomenon of objective, related to – the main manifestation of it is the power of law-making, in accordance with the principles of the divine law and natural (law of nature). He claimed that they are subjects of the ruler and blame him for absolute obedience. Passive resistance of the subjects is possible when the King infringes on freedom and violates private property, which is about the wealth of the State. (available at: <http://portalwiedzy.onet.pl> [accessed: 08.08.2014]).

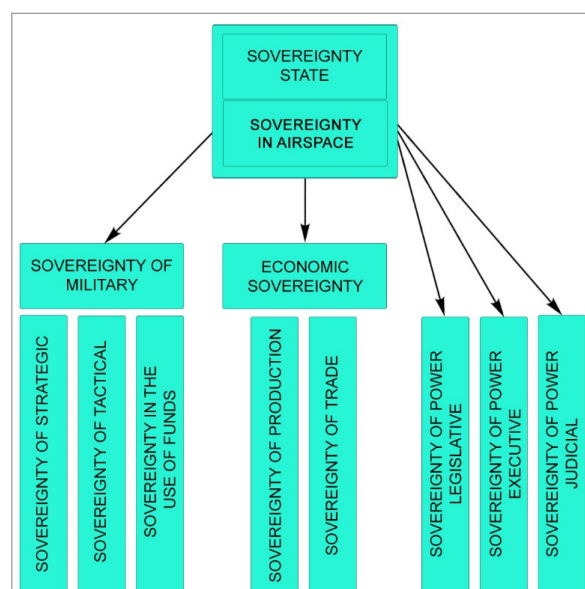
⁴ *Internet marketing dictionary of foreign words and phrases in foreign languages*, Władysław Kopaliński available on www.slownik-online.pl [access: 08.08.2014].

*rights of other States and in accordance with the fundamental principles of international law*⁵.

The concept of sovereignty specifies the relationship between such entities as the body, society, nation, State or ruler. An expression of the sovereign is to be compiled with such words as autonomous, independent, stand-alone, and self-power. Sovereignty is considered as a feature of the Member States, which was moved along with the development of political, social and legal thinking on other entities – the nation, society and individual. The evolution of approaches to issues of sovereignty can be traced back to the example of the creators of the concept of social contracts (J. Bodin, H. Grotius, T. Hobbes, J. Lock, J. J. Rousseau). They describe sovereignty by the authority of power. The word was first used in this way by Jean Bodin in the 16th century.

The concept of sovereignty was not clarified by J. Bodina as only power as such, i.e. power with anyone and anything over each other, but Bodina spoke about the nature of relations within the Member States. In this context, sovereignty meant that the responsibility was borne by or before the law-not in front of the subjects. What's more, this is an absolute and timeless power of the State⁶. The sovereignty of Member States is, therefore, identified with the category of international law, and this in turn means the legal capacity and the ability to Act (a division of subjectivity is assumed on the basis of civil law). According to this, there is: international law, the ability to have international rights and obligations and the ability to have international laws, or a predisposition to acquire rights and enter into international commitments through their own actions⁷.

Sovereignty should be dealt with in two ways, from the point of view of the individual and the State (fig. 1).



Source: Own study based on: Z. Blok (ed.), *Teoria polityki*, UAM, Poznań 1998, p. 18.

Fig. 1. The classification of political sovereignty

With regard to the unit, sovereignty has to guarantee freedom, which is defined as the highest good. Achieving the appropriate level of freedom should be subordinated to all activities in which the society is supported by a unit. In the case of State sovereignty this is considered as a category of power-your strength.

Today, sovereignty is usually expressed in maintaining diplomatic relations with other countries, signing agreements and active multilateral and bi-participation in various international organisations. There are also cases in which the Member States do not accept or deny the sovereignty of another country. This is caused by political considerations. A historical example is the German Democratic Republic (GDR), with which developing capitalist states did not maintain diplomatic relations until the beginning of the seventies. Member States, in the course of their sovereignty and responsibilities under the agreements, may be provided with other powers of the State. These kinds of actions are very often practiced in ensuring smooth and safe air navigation.

Attention should be paid to the fact that sovereignty has been included in all fundamental international instruments. The principles of sovereignty have been identified, inter alia, in the Charter of the United Nations, which determined the basis for the functioning of the organisation. In the first place, the sovereign equality of Member

⁵ P. Winczorek, *Suwerenność suwerennie oddana*, available at <http://archiwum.rp.pl> [accessed: 08.08.2014].

⁶ J. Bodin, *Sześć ksiąg o Rzeczypospolitej*, PWN, Warsaw 1958, p. 88.

⁷ L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, LexisNexis, Warsaw 2006, p. 21.

States is pointed out⁸. The principle of international law declares that the Member States make use of the standard sovereign equality, which includes:

- the equality of Member States before the law,
- each State being entitled to the rights resulting from full sovereignty,
- each State being required to respect the subjectivity of the other Member States,
- territorial integrity and political independence of the State being inviolable,
- any State having the right to freely choose and develop its political, social, economic and cultural identity,
- each State being required to meet fully and in good faith with their international obligations and to live peacefully with other countries.

In modern international relations, phenomena and processes with a significant impact on the situation of the Member States have been observed, leading them to look differently at their own position and role in the international arena. The new interpretation of freedom is important not only theoretically, but practically as well. Member States must adapt to new conditions, leading and creating their own foreign policy. In considering the issue of sovereignty, this should be on the factors causing changes in the international reality and their impact on the sovereignty of Member States. Analysis of the data is subjected to its strengthening, weakening and the planes on which these changes occur.

Sovereignty in airspace

Air sovereignty is the term corresponding to the concept of State sovereignty in its territorial airspace, adopted under international air Convention. In attempting to clarify the deadline for State sovereignty in airspace, it has been noted that sovereignty in the relations between States means independence⁹. In Polish air legislation, the expression of the sovereignty which is used alternately with the notion of the sovereignty of airspace is used. Airspace constitutes an integral part of the national territory, where the State

exercises its sovereignty within its borders¹⁰. One of the founders of air law, Vera Rollo, claims that sovereignty in respect of airspace is defined in terms of an independent authority and is not controlled by other political forces. A Sovereign State has unlimited power over the persons and property within its borders. As a result, it follows that the State has the right to negotiate and sign treaties with other States and is treated on a par with them. Jurisdictional authority exists over territories, waters, and people within the Member States¹¹. Jeswald Salacuse defines the concept of the sovereignty of airspace as the law of a Member State to exercise its jurisdiction over persons and things, excluding the jurisdiction of other States. Its execution is subject to restrictions imposed by the agreement and international law. These restrictions are not universal and agreed by the Member States, although the exercise of exclusive sovereignty of airspace over the territory of that Member State gives them the right to issue and empowers the regulations on air traffic rules¹².

In legal analysis, it appears that the sky Member States depend on their State borders (land and sea borders). Distribution of these sometimes causes doubts. The width of the marine territorial waters is not a recognised international standard. Some Member States tend to make extensions which do not always meet with the approval of neighbouring States. The next problem is to determine the upper limit of the airspace. The medieval principle of *usque ad sidera* is translated as: until the stars have not been taken into account in international law. Speaking of sovereignty in airspace, the laws of a Member State should be as high as they can go back to a space filled with air¹³.

This criterion is not strict. It permits the claim that State sovereignty over airspace goes back to the height to which the density of the atmosphere allows you to fly classic aircraft. The problem is, for example. air ships-space. The emergence of this type of flying object contributed to reflection on air law. It started to try to delimit air space

¹⁰ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warsaw 1964, p. 61.

¹¹ V.F. Rollo, *Aviation law: In introduction*, Lantram 2000, p. 271.

¹² J.W. Salacuse, *The little prince and the businessman: conflict and tensions in public international air law*, JALC nr 4, 1980, p. 813.

¹³ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warsaw 2002, p. 38.

⁸ Charter of the United Nations, article 2, paragraph 1.

⁹ B.D.K. Henaku, *Regionalism in international air transport regulation*, Leiden 1999, p. 4.

and exploration. This led only to establishing general norms of the Treaty. An example is the artificial Earth satellites flying on the territories of other Member States. On the one hand, it can be concluded that this is a new common law, on the other hand, it is a harmless flight over its territory.

The modern concept of State sovereignty in airspace must face a number of challenges. Currently, Member States have regionalisation trends. An example of this is the European Union. The result of membership is that the sovereignty of the smaller entity (one State) is under the sovereignty of the greater (Organisation of states, for example the EU). In any way, this violates the sovereignty of a Member State (a smaller entity). Connecting to Member States has many benefits. Within the framework of these compounds, a large number of organisations dealing with technical issues and air economics have been formed. Evidence of joint initiative is provided by the European Air Safety Agency (EASA). Membership of it creates new rights and obligations imposed on the parties. Apparently, it seems that membership of such limits the sovereignty of Member States as a member of the organisation. However, it is quite the opposite. Membership of the Organisation of the EASA ensures the safety of air navigation on a European level and ensures full and exclusive sovereignty for the state.

Another aspect is the creation of the Single European Sky (SES). This initiative, launched by the European Commission, aims to enhance safety (at least to maintain the existing level) in the face of the growing number of aircraft operations. In addition to this initiative, the SES is to approximate the cooperation of civil-military authorities and increase the capacity of airspace in Europe. A fundamental concept of the SES is the establishment of the Functional Airspace Blocks (FABs) in Europe.

Their objective is the elimination of the European "heaven" fragmentation. It turns out that airspace management, divided into a smaller number of parts, is much more efficient. The creation of the FABs, consisting of the airspace of several Member States, only seemingly violates their sovereignty at the time of flights by other aircraft, including the military. However, this is not so. Transfer of control of its air space under international agreements by another state does not necessarily indicate violations of its goods.

This solution provides complete sovereignty and independence for the State and brings many other benefits. It causes the distribution of cumulative Air Traffic Control and raises the level of flight safety, both for military and civil aviation.

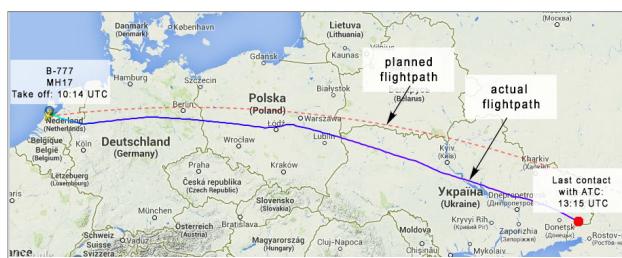
Sovereignty in airspace and the Crimean crisis

The Crimea of the Crimean Khanate's land of conquest, which included sharp criticism from Catherine II in 1783, was associated with Russia, then from 1921 with the Union of Soviet Socialist Republics (USSR). In 1954, it was given to the Ukrainian Soviet Socialist Republic, including Sevastopol, which had special city status and was subordinated to the Russian Federation. As soon as Ukraine emerged in 1991, the peninsula, with an environmentally friendly location, became part of that country. This affiliation was internationally recognised in December 1991. In 1992, the Constitution of Crimea stated that the Crimea was to become part of Ukraine. An expression of autonomy was the creation of the Supreme Council as a local Parliament and local government.

After the escape of the President of Ukraine, Viktor Yanukovich, from Kiev to Russia, the provisional Ukrainian authorities announced their intention to carry out a referendum. It was held on 16 March 2014. The residents were to state whether they preferred the joining of the peninsula to Russia or to restore the Constitution of 1992 and maintain the status of an Autonomous Republic of Ukraine. Crimean authorities reported that nearly 100% voted for the joining of Crimea to Russia and, on March 17, the Government announced the creation of an independent State, calling for Russia to join the Federation. On the same day, Vladimir Putin issued a decree on the recognition of Crimea as an independent State. A day later an agreement was signed between Russia, Crimea and an environmentally friendly location on the inclusion of the two bodies in the Russian Federation, which entered into force on 21 March 2014.

On 17 July 2014, the world received the tragic news of the downing of a Malaysia Airlines plane. The Boeing 777, in accordance with a complex itinerary, took off from Amsterdam (Amsterdam Airport Schiphol) at 10:14 UTC for the destination airport of Kuala Lumpur. The machine flew over

the territory of the Netherlands, Germany, Poland, and a significant part of Ukraine (fig. 2). Air traffic control lost contact with the aircraft at 13:21. The plane had significantly reduced its altitude. After three hours of flight, when the plane was above the villages surrounding Hrabowe, about 40 km from the border of Ukraine with Russia, the disaster happened. The wreckage of the aircraft fell to the ground on the territory of Ukraine. The fatal crash killed 298 people.



Source: Own study based on: www.flightradar24.com

Fig. 2. The flightpath of aircraft Boeing 777

On the evening of July 17, Ukraine closed its airspace over the eastern part of their country and reported this to the European Organisation, The Safety Of Air Navigation, Eurocontrol¹⁴. On the basis of international law, the area of the conflict, in which the plane crashed, belongs to Ukraine. Only Ukraine has formal and complete authority over the region. The annexation of Ukraine by Russia in the realms of law is illegal and does not alter the status of international law. Besides, Russian legislation concerning air navigation over the territory of Ukraine is null and void under international law. Ukraine's powers over its own airspace should be carried out in accordance with international law and the obligations arising from the ICAO¹⁵ Convention. As the owner of Ukraine's airspace, it therefore has the right to full management and full sovereignty over it. This condition extends not only to the conduct of air navigation, but also for the implementation of the law and investigating and reviewing the circumstances of the crash¹⁶.

International law clearly indicates that the airspace is an integral part of the territory over land and water and Member States on which it is

¹⁴ MH17-Ukraine, available at <http://www.eurocontrol.int/news/mh-17-ukraine> [accessed: 11.08.2014].

¹⁵ International Civil Aviation Organization.

¹⁶ The Convention On International Civil Aviation, signed in Chicago on 7 December 1944, (Journal of laws of 26 June 1959) chapter I, article 26.

located¹⁷. It has, therefore, been concluded that the airspace is part of the territory of a Member State, in so far as it is over land and water on its territory. This statement is a fundamental principle of the Chicago Convention, which was signed by Russia and Ukraine. The document indicates that each Member State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. It is also considered that the territory of a Member State constitutes an area of land and is adjacent to the territorial waters covered by the sovereignty, suzerainty¹⁸, mandate and the care of the State. The law clearly shows that the Contracting States do not establish a new principle, but consider the existing imperatives, and that this applies to all countries, regardless of whether they are parties to the Convention. Each State sets their own ways of protecting their rights. The order that the sovereignty of a Member State shall be regarded as complete and exclusive does not mean that it is absolute and free from any legal constraints.

Violation of airspace boundaries

The concept of State sovereignty in airspace includes the right to the protection of the safety of the State. Defence is natural area of sovereignty. A consequence of this principle is the right and the responsibility for ensuring the security of the State. In accordance with the provisions of the Constitution of the Republic of Poland, the President of the Republic of Poland and the Council of Ministers-as an individual holding the Executive power – are core defence management bodies. The President of the Republic of Poland guards the sovereignty and security of the State and the integrity and indivisibility of its territory. As does the Supreme Commander-in-Chief of the Polish armed forces. The Council of Ministers carries out the domestic and foreign policy of the Republic of Poland.

The internal and external security of the State is provided and exercised by the General management in the field of defence, indicating ways it can be implemented. In accordance with the National Security Strategy of the Republic of Poland, the strategic aim is to provide favourable and safe conditions for carrying out national

¹⁷ Ibid., chapter I, article 1-2.

¹⁸ Suzerainty understood as the ratio between the powers that be.

interests by eliminating external and internal threats, reducing risk and appropriately assessing of challenges and skillful use of emerging opportunities. The main strategic objectives in the field of defence are to ensure the independence and sovereignty of the Republic of Poland, its integrity and inviolability of its borders¹⁹. The duties of Air Navigation Service providers, resulting from the strengthening of defence in times of peace, include cooperation with the relevant organisational units of the armed forces of the Republic of Poland in terms of guaranteeing the sovereignty and defence of Polish airspace and responding to crisis situations²⁰. Poland is an example of a country in which the goal is ensuring that sovereignty. The President, as the Supreme Commander-in-Chief of the country, guards the sovereignty. He fulfils the task of safeguarding the security of the State and its borders (also air borders) on behalf of the State. He performs functions arising from the sovereignty of Polish airspace, and should provide continuous, smooth and effective air navigation, and ensure the sovereignty and defence of Polish airspace.

In case of a breach of the boundaries of the airspace, each State shall take the necessary measures for the purpose of enforcing respect for the sovereignty of the airspace. The situation changed and stabilised after the event of 1 September 1983. A Korean airlines Boeing 747 took off from-200A airport Anchorage, Alaska. The target landing site was Seoul airport. After starting out, the aircraft began to digress from the course for unknown reasons, approaching Soviet airspace over Kamchatka, Sachalin and the nearby sea of Japan in the West (fig. 3). Consequently, it was detected by radar and no doubt identified as a hostile aircraft. The order was given for an air-to-air rocket carried by an Su-15 fighter to shoot down the aircraft²¹. The plane then fell into a tailspin and crashed into the sea of Japan. When the KAL007 hit it was a few miles outside the Soviet Union.



Source: Own study based on: <http://en.academic.ru>

Fig. 3. Route of the Boeing 747

It should be noted that the shooting down took place during “the cold war”. In the same area as the shooting down was a RC-135 reconnaissance plane. Most likely the Boeing 747 was confused with the intelligence aircraft²². The explanation and investigation of the disaster was questioned by the ICAO. The Soviets, however, refused to cooperate. The representatives of the USSR claimed that this was not a spy but a civil vessel, citing the principle of article 1 of the Chicago Convention on exclusive and total sovereignty of Member States.

The tragedy sparked objections from other countries. The result was the creation of legal records, aimed at creating a negative right for similar events. The ICAO Assembly, along with a representative of the USSR, unanimously adopted a resolution about the addition to the Chicago Convention in 1984. It was established that each State must refrain from using weapons against civil aircraft and that, if intercepting an aircraft, the lives of those on board and the safety of the aircraft must not be endangered. Each State, with its sovereignty, is entitled to request a landing at a designated airport for civil aircraft. This situation can happen at the time an aircraft is flying over the territory of a Member State without authorisation or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose incompatible with the Convention²³.

¹⁹ The Defence Strategy Of The Republic Of Poland. Sector strategy to the National Security Strategy of the Republic of Poland. Warsaw 2009, p. 7.

²⁰ *Regulation of the Council of Ministers of 31 October 2007 on the exercise of sovereignty in the airspace and the strengthening of national defense at a time of peace* (Journal of laws of 2007, No. 210, 1523).

²¹ *The tragedy of KAL007*, available on <http://www.dziennik.com/publicystyka> [access: 12.08.2014].

²² *Kronika XX wieku*. Ed. Kronika, 1991., p. 1208.

²³ *The Convention on international civil aviation*, signed in Chicago on 7 December 1944, (Journal of laws of 26 June 1959) chapter I, article 3bis.

The principle of non-use of weapons against civil aviation is open to interpretation by the Member States. The ICAO's task is to find a consensus between the two principles. The first of these is the sovereignty of the Member States, while the second, the protection of persons on board. The condition of sovereignty is a pillar of international air law. It obliges Member States to maintain respect for other Member States and the recognition of their sovereignty as a part of its airspace. International law was established on these principles by concluding contracts which may be valid and effective only when they are concluded on the basis of equality.

International terrorism and sovereignty

International terrorism appeared with the development of air traffic in the 20th century. The first acts took place in the 1930s. The phenomenon began to gain momentum in the 1950s. Since 1961, when a significant number of aircraft were taken to Cuba, the threat of terrorism has increased. Over the next few years, the level of this phenomenon did not decline. This was the reason for initiating the work of the legal Committee of the ICAO. The result of this work was the adoption of the Convention on offences in 1963 and certain deeds carried out on board aircraft. This Convention has adopted the name of the Tokyo Convention. It normalises the issue of jurisdiction, the powers of the captain of the aircraft, and the rules of conduct for State bodies in the case of acts carried out connected with the abduction of an aircraft.

In the face of a further spread of terrorism, there was another Convention in The Hague in 1970. It laid down the obligation to punish the offenders, the rules of jurisdiction and procedures (with the possibility of extradition under certain conditions) to exclude the impunity of the perpetrators. One year after the conclusion of the Convention in The Hague, the issue of air terrorism placed in the remit of the ICAO. The legal Committee was instructed to prepare a draft Convention on unlawful acts against the civil aviation sector. In 1971, a Conference was convened in Montreal. The result of this meeting was the establishment of the next Convention, with air terrorism a priority. After completing its additional protocol, these

documents create a coherent set of standards of international law, in force in this area.

Terrorism, including air terrorism, is a phenomenon that occurred in the past and will continue to occur²⁴. The problem is the fact that in some countries, particularly Islamic countries, terrorism is not a negative phenomenon. On the contrary, it is identified with heroism and sacrifice of one's life for the sake of higher values (e.g., faith). From this, it follows that there is a twofold interpretation of the concept of terrorism.

Terrorism is based on a panic situation and gain and greatly threatens human life. It is the ability to create a sense of long-term group medication, to gain an advantage over an opponent and his conviction about the capacities of defence and a sense of security²⁵. It is difficult to determine what terrorism is because international law does not include any definition or an explanation of this term. One of the proposals to clarify this concept is a script notation in the Hague Convention ...*that any person on board an aircraft in flight, illegally, using violence or the threat of the use of violence or any other form of intimidation makes seizure of aircraft or takes control over it, or attempts to commit such an act*²⁶.

Illegal capture of an aircraft is not directed against one person in most cases, but against the State. In addition to the threat posed by the abducted plane, one should consider that it causes an increased danger for other aircraft appearing in the sky at the same time. There is a danger of collisions in the air and the possibility of damage to objects on the Earth's surface.

Undoubtedly, an important fact for air terrorism was on the attack on the World Trade Center towers in New York, carried out on 11 September 2001. More than a dozen members of Al-Qaida took control of four planes and used them to attack the buildings. The WTC Towers were destroyed, which killed thousands of people. This has led to a feeling of fear and great danger. It became clear that terrorism is a very dangerous phenomenon, striking not only the sovereignty of the Member

²⁴ B. Nowak, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, *Studia Europejskie* 3/2003, p. 115-134.

²⁵ O. Paszkiewicz, *Współczesne zagrożenia terroryzmem lotniczym a ochrona lotnictwa cywilnego*, available at <http://www.konferencja.21.edu.pl/> [accessed: 12.08.2014].

²⁶ P. Durys, F. Jasiński, *Walka z terroryzmem międzynarodowym*, Bielsko-Biała 2001, p. 131.

States but also threatening the lives of many people. After these and many other experiences, NATO came out with the Cooperative Airspace Initiative (CAI). It is implemented in the framework of the NATO-Russia Council and concerns cooperation in the field of air traffic management. Its main goal is early detection and the exchange of information between civil and military air traffic management centres about objects with RENEGADE²⁷ class.

Early detection, proper identification and rapid exchange of information about the object, can accelerate activation elements of NATO's Integrated Air and Missile Defence System (NATINAMDS), and the means of activating the QRA²⁸. In many cases, this may result in preventing dangerous acts of terror and violation of State sovereignty. It is important to fight and prevent terrorism. In accordance with the provisions of the EU, a strategy to overcome this phenomenon should be carried out on four levels. It is necessary to prevent, protect, pursue and respond to them. In addition, it is necessary to use the principles of good policies and convey exchanges of experience, both civilian and military.

Summary

Sovereignty in airspace is an essential term of international law to ensure that it is the main task of the democratic State. This condition is reflected in many legal acts, regulating its functioning, such as: the Constitution, defence strategy, and aviation law. Over the years, in the context of the many events and experiences, changes were made concerning its scope and how to implement it. To ensure the sovereignty of airspace implies many consequences. The same concept of sovereignty in airspace is not uniquely defined. One of the challenges is to determine the upper limit of the airspace in which the sovereignty of the Member States should be ensured. This seems to be an overlooked issue. However, it should be expected

that, in an age of dynamic technical development, associated with the construction of faster and higher flying objects, it may turn out to be very important from the point of view of State sovereignty.

Regionalisation and affiliation to the organisation and building common initiatives concerning questions regarding ensuring the sovereignty of a single entity, belong to this compound. An example is the building of functional airspace blocks in Europe. Transfer of control of the airspace of another State authority raises scepticism. But, it has been noted that only an independent State may authorise sharing their own space to carry out air operations (including military aircraft) with a neighbouring State. In conclusion, it seems that multilateral legal agreements are necessary, which ensure sovereignty is the Foundation of such an act.

Undoubtedly, the great problem facing modern aviation is air terror. It is intimidating and causes a sense of fear and powerlessness. Its effects can be quite severe. It threatens not only ground objects as the goals of such activities, but also distorts and poses a danger to air navigation nearby. It is important to counter terrorism by building air legislation and multilateral agreements, even with politically different parties. The purpose of such agreements is to achieve the common good and to ensure the sovereignty of Member States and their airspace.

After analysis of the available publications, you can reach the following conclusions:

- Only a sovereign State is able to ensure the safety of air navigation in its airspace. The political situation in Ukraine, and the activity of the separatist's expulsion in the eastern part of the State, led to the shooting down of a passenger plane. The reason for the crash is to deprive Ukraine of full power over the circuits in which the separatists operate, thereby depriving it of full sovereignty.

- In order to respect sovereignty in airspace, the State has the right to use weapons against aircraft, which does not apply to the air traffic control authorities. Use of weapons should be a last resort. In these situations, the first and foremost consideration are the passengers and crew, whose safety should be ensured. It seems that the restriction of the use of weapons against civil aviation restricts the powers of the Member States to create and maintain sovereignty.

²⁷ The RENEGADE is a civil aircraft whose behaviour might indicate that it will be used as a as terrorist weapon from the air.

²⁸ *Quick Reaction Alert* - in Polish airspace, this is a pair of MiG-29 aircraft or the F-16 as a 24-hour on-call duty. They are provided as border protection aircraft and counteract any risks arising from the sky. One of their tasks is assistance to aircraft in distress (e.g. in the case of loss of radio communication).

- Air acts of terrorism affect national security, which are understood as freedom from threats posing a risk to the interests of the State and ensuring its territorial integrity and sovereignty. Air terror poses a threat to people, infrastructure, and can be used against objects especially important for security and defence of the State.

- Suspension of relations between NATO and Russia also means the suspension of the CAI initiative. This condition affects the early identification and protection against RENEGADE class objects.

Bibliography

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Official Gazette of 26 June 1959).*
- Opinia prawna w sprawie statusu prawnomiędzynarodowego przestrzeni powietrznej nad Półwyspem Krymskim po zajęciu Krymu przez Federację Rosyjską (ze szczególnym uwzględnieniem kompetencji ICAO) z dnia 14 lipca 2014 r.* available on <http://wszystkoconajwazniejsze.pl/opinia-bas/> [accessed: 08 08 2014].
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju* (Official Gazette of the 2007 No. 210, poz. 1523).
- Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia sektorowa do strategii bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej.* Warsaw: MON, 2009.
- Balawajder G., *Granica państwa jako kategoria wielowymiarowa.* [w:] *Pogranicze Polish Borderlands Studies* nr 1/2013, p. 44-56.
- Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze.* Warsaw 1964.
- Glen A., *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania.* Warsaw: Publisher AON, 2014.
- Markiewicz T., M., *Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej jako instrument polityki regionalnej zarządzania ruchem lotniczym w Europie.* *Zeszyty Naukowe AON* nr 1(78) 2010 [ISSN 0867-2245]. 2010, p. 54-85.
- Nowak B., *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a takijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego.* [w:] *Studia Europejskie* 3/2003, p. 115-134.
- Nowak B., *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle konwencji haskiej z 1970 r.* [w:] *Studia Europejskie* 3/2001, p. 125-135.
- Polkowska M., *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres i ewolucja.* Warszawa: LIBER, 2009.
- Rosicki R., *O suwerenności* [w:] *Przegląd Naukowo-Metodyczne* nr 4/2010, p. 63-72.
- Winczorek P., *Suwerenność suwerennie oddana.* available on <http://archiwum.rp.pl> [accessed: 08 08 2014].
- Zając G., *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym* [w:] *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* 2011/2012, p. 66-82.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe.* Warszawa: LexisNexis, 2011.
- Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego.* Warszawa: Wydanie UW, 1995.
- <http://easa.europa.eu/> [accessed: 08.08.2014].
- <http://www.eurocontrol.int/news/> [accessed: 08.08.2014].