

# WYKORZYSTANIE BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W ŚWIELE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO I BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

Paweł MACIĄG<sup>1</sup>

**Streszczenie.** Gwałtowny rozwój nowoczesnej technologii wojskowej i cywilnej związanej z bezzałogowymi statkami powietrznymi wymaga kodyfikacji w prawie międzynarodowym. Wykorzystanie BSP nasuwa fundamentalne pytania prawne i wynikające z nich bariery, które wiążą się z faktem, że wykorzystanie i użycie dronów jest ograniczone do jurysdykcji stron. Działanie z użyciem BSP ma głównie charakter eksterytorialny. Rodzi to wiele istotnych, nierozstrzygniętych problemów związanych z prawem międzynarodowym i międzynarodowym prawem humanitarnym. Celem artykułu jest próba odniesienia się do tych kwestii. Obowiązujące ramy prawne nie są bowiem adekwatne do współczesnej sytuacji międzynarodowej. W artykule wskazuje się, że mimo ułomności prawnych jest możliwe w oparciu o obecne przepisy *de lege lata*, w tym o Kartę Narodów Zjednoczonych, konwencję chicagowską, konwencje haskie i genewskie, Reżim Kontroli Technologii Rakietowych, a także Powszechną Deklarację Praw Człowieka regulowanie w pewnym stopniu wykorzystywania BSP. Uzasadniona wydaje się również konkluzja *de lege ferenda*, że wielostronna konwencja międzynarodowa może być najlepszym rozwiązaniem regulacji prawnej w odniesieniu do BSP.

**Słowa kluczowe:** bezzałogowe statki powietrzne, Global Hawk, dron, międzynarodowe prawo humanitarne AGS Alliance Ground Surveillance.

## Wstęp

Wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych (BSP) do przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa Polski jest jednym z istotnych kierunków rozwoju zdolności obronnych państwa. W 2014 roku RP przystąpiła do tworzonego w ramach Paktu Północnoatlantyckiego programu Alliance Ground Surveillance (AGS) z udziałem czternastu innych państw. AGS umożliwia rozpoznanie obiektów naziemnych z powietrza.

Inteligentne, bezzałogowe obiekty latające różnią się od dotychczas wytwarzanego przez człowieka systemu balonów, samolotów i rakiet w zamyśle technologii,

<sup>1</sup> Dr Paweł Maciąg jest dyrektorem w Polish & Slavic Federal Credit Union w Nowym Jorku. Stopień naukowy uzyskał na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego.

testowaniu i wykorzystywaniu. BSP jako nowy program nie opiera się zatem na specjalnych, szczegółowych przepisach prawa międzynarodowego odnośnie do jego testowania i wykorzystywania. Karta Narodów Zjednoczonych ratyfikowana dotychczas przez 193 państwa i według artykułu 1 ust. 1, 2, 3, 4 łącząca narody w celu zachowania pokoju międzynarodowego oraz pokojowej współpracy państw członkowskich zawiera niektóre postanowienia nieadekwatne do współczesnej sytuacji międzynarodowej, a także stopnia rozwoju cywilizacyjnego. Dotyczy to np. postanowienia w rozdziale VIII o prawie przemarszu wojsk, które nawiązuje raczej do dawnej taktyki prowadzenia wojen na kontynencie europejskim. Inne artykuły tego wielostronnego traktatu międzypaństwowego są punktem wyjścia i podstawą do formułowania przepisów odnośnie do współczesnych realiów, w tym do użytkowania bezzałogowych statków powietrznych. Powinny być jednak uwzględnione następujące przesłanki tworzenia przepisów prawa:

- publiczne prawo międzynarodowe pozostaje w swej istocie prawem narodów, około 90 procent BSP jest wykorzystywanych do celów militarnych i technologiczne testowania oraz użytkowania są zastrzeżone przez dane państwo;
- stanowienie prawa opiera się na praktyce i wiedzy, przepisy prawnomiędzynarodowe powinny być stabilne i jednocześnie uwzględniać kierunki rozwoju normowanej dziedziny, proces legislacyjny przebiega zatem powoli, natomiast technologia bezzałogowych pojazdów latających rozwija się coraz szybciej.

Należy więc założyć, że prawnomiędzynarodowe podstawy wykorzystania polskiej przestrzeni powietrznej przez BSP powinny przede wszystkim uwzględniać kwestię:

- przestrzeni powietrznej nad terytorium państwa jako członka Unii Europejskiej.
- przestrzeni powietrznej nad terytorium państwa jako członka NATO.

Regulacje prawne dotyczące BSP powinny być formułowane na podstawie odnośnych przepisów Karty Narodów Zjednoczonych oraz w relacji do obowiązujących przepisów odnośnie do przestrzeni powietrznej państwa, do obowiązujących przepisów wojskowej i cywilnej komunikacji lotniczej.

W prawnomiędzynarodowym aspekcie BSP należałoby wziąć pod uwagę wiodącą rolę Stanów Zjednoczonych w produkcji, innowacji i testowaniu bezzałogowych statków powietrznych.

Przy stanowieniu prawa dla systemu rozpoznawania i rażenia przeciwnika należy uwzględnić możliwość wykorzystania BSP do celów pokojowych w sferze cywilnej.

## **Polska wśród inicjatorów AGS**

Dokument akcesyjny<sup>2</sup> w sprawie przystąpienia Polski do programu Alliance Ground Surveillance (AGS) został podpisany 2 kwietnia 2014 r., a zatwierdzony

<sup>2</sup> Memorandum o Porozumieniu w sprawie Programu Obserwacji Powietrznej Obiektów Naziemnych NATO.

19 czerwca 2014 roku<sup>3</sup>. Programem zarządza Rada Dyrektorów – NAGSMO BoD (NATO Alliance Ground Surveillance Management Organisation Board of Directors), w której skład wchodzi przedstawiciele państw tworzących system. W jego budowie uczestniczy piętnastu członków NATO.

Obok Polski jest to: Bułgaria, Czechy, Dania, Estonia, Niemcy, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Norwegia, Rumunia, Słowenia, Słowacja i Stany Zjednoczone.

AGS jest systemem złożonym z radarów zdolnych do prowadzenia obserwacji obiektów naziemnych umieszczonych na pokładach pięciu BSP – Global Hawk (Global Hawk Remotely piloted aircraft – RPA). Producentem systemu jest amerykański koncern Northrop Grumman.

BSP będą mogły wykonywać długotrwałe loty na dużych wysokościach, a wyposażenie w radar pozwala im na wykrywanie i śledzenie celów naziemnych. Uzyskane dane będą przekazywane w czasie rzeczywistym do głównej bazy operacyjnej AGS na Sycylii we Włoszech, sojuszniczych stanowisk dowodzenia różnych szczebli oraz do narodowych systemów dowodzenia i rozpoznania<sup>4</sup>. System AGS da pełny obraz sytuacji na badanym obszarze.

Pierwszy lot Global Hawk z USA do bazy na Sycylii jest przewidziany na 2019 r.<sup>5</sup>

Program AGS jest dobrym przykładem wspólnie realizowanej strategii NATO. Takie przedsięwzięcia strategiczne są czymś więcej niż tylko czynnikiem wiążącym sojusznicze cele polityczne i dostępne zasoby oraz decyzje o najlepszych sposobach ich stosowania w praktyce<sup>6</sup>. Program AGS ma walor swoistej wartości dodanej, wynikającej z optymalizacji metod i minimalizacji kosztów, dzięki wspólnemu przedsięwzięciu<sup>7</sup>.

Według klasyfikacji NATO<sup>8</sup> można wyróżnić trzy klasy BSP. Najważniejszymi kryteriami obowiązującego podziału są: waga urządzenia, promień działania i typowa (operacyjna) wysokość lotu. W poszczególnych klasach wyodrębniono ponadto dodatkowe kategorie BSP, które odpowiadają poszczególnym szczeblom dowodzenia.

<sup>3</sup> <http://mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/2014-07-08-o-przyszlosci-programu-ags-w-warszawie> [dostęp: 23.12.2017].

<sup>4</sup> Por. <http://mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/2014-07-08-o-przyszlosci-programu-ags-w-warszawie> [dostęp: 2.01.2015]. Sekretarz Stanu w MON w czasie obrad NAGSMO BoD w Warszawie w dniach 8-9 lipca 2014 r. podkreślił, że „NAGSMO znalazła już swoją ugruntowaną pozycję w historii NATO, budując drugą co do wielkości zdolność, obok AWACS-a, która będzie własnością całego Sojuszu. (...) historia budowy AGS sięga roku 1992, kiedy to natowskie komitety: Planowania Obronnego i Wojskowy sformułowały potrzebę opracowania tego typu narzędzia rozpoznania”. Wdrożenie programu AGS zapewni większą zdolność operacyjną w rejonach działania. Ponadto program będzie wzmacniał nie tylko wspólne zdolności obronne NATO, lecz także stanowił istotne uzupełnienie zdolności posiadanych przez Siły Zbrojne RP. Zob. również: „Noktowizor” nr 2/2014, Warszawa 2014, s. 6.

<sup>5</sup> [https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48892.htm](https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48892.htm) [dostęp: 20.12.2018].

<sup>6</sup> R. Kupiecki, *Siła i Solidarność. Strategia NATO 1949-1989*, Warszawa 2009, s. 20.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> NATO UAS Classification Guide, [w:] *Strategic concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar 2010.

Klasa*	Kategoria	Przykładowy BSP	Promień operacji w czasie misji	Standardowy pułap operacyjny
Klasa I (poniżej 150 kg)	Small (20-150 kg)	Luna, Hermes 90	50 km	1524 m (do 5000 stóp)
	Mini (2-20 kg)	Scan Eagle, Strix, Skylark, Raven, DH3	25 km	914 m (do 3000 stóp)
	Micro (do 2 kg)	Black Widow	5 km	61 m (do 200 stóp)
Klasa II (150-600 kg)	Tactical	Sperwer, Iview 250, Hermes 450, Aerostar, Ranger	200 km	3050 m (do 10 000 stóp)
Klasa III (ponad 600 kg)	Strike / Combat		Nieograniczony (BLOS Beyond Line-Of-Sight)	19 812 m (do 65 000 stóp)
	HALE (High Altitude Long Endurance)**	Global Hawk	Nieograniczony (BLOS Beyond Line-Of-Sight)	19 812 m (do 65 000 stóp)
	MALE (Medium Altitude Long Endurance)***	Predator B, Predator A, Heron, Heron TP, Hermes 900	Nieograniczony (BLOS Beyond Line-Of-Sight)	13 716 m (do 45 000 stóp)

\* Cytowana tabela z: *NATO UAS Classification Guide*, [w:] *Strategic concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar 2010, s. 6 (tłum. własne).

\*\* Termin ten jest oficjalną nazwą NATO. Zob. par. 2.2.2.5 *NATO UAS Classification Guide*, [w:] *Strategic concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar 2010, s. 6.

\*\*\* Ibidem, par. 2.2.2.5, s. 6.

W przypadku niestandardowych parametrów BSP, np. BSP o masie 15 kg i pułapie 6000 stóp, rozstrzygającym kryterium jest jego masa w locie. Dla podanego przykładu BSP będzie umieszczony w klasie I – do 150 kg<sup>9</sup>. W przypadku BSP o wadze poniżej 150 kilogramów nie obowiązują standardy certyfikacji NATO<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Ibidem, par. 2.2.2.4, s. 6.

<sup>10</sup> *NATO UAS Classification Guide*, [w:] *Strategic concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar 2010, pkt 2.2.2.1, s. 6.

## Bezzałogowe systemy rozpoznawcze i rozpoznawczo-uderzeniowe

Plan modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej<sup>11</sup> w latach 2013-2022 przewiduje szerokie zastosowanie BSP na różnych szczeblach, m.in. rozpoznania. Program zakłada pozyskanie łącznie do 97 zestawów<sup>12</sup>. Wśród nich:

- 1) BSP mini oraz BSP mini micro pionowego startu,
- 2) BSP krótkiego zasięgu oraz BSP pionowego startu krótkiego zasięgu,
- 3) MSP średniego zasięgu,
- 4) BSP klasy operacyjnej (MALE)<sup>13</sup>.

W każdym zestawie może znajdować się od trzech do ośmiu aparatów latających. Oznacza to zakup kilkuset BSP<sup>14</sup>.

Program modernizacji zakłada więc wyposażenie polskiej armii w BSP różnorodnych klas: najmniejszych zestawów o niewielkim zasięgu do średniego pułapu i długiego czasu trwania lotu<sup>15</sup>.

Pierwszy BSP oficjalnie wykorzystywany przez polską armię to izraelski Orbiter firmy Aeronautics Defense System Ltd.<sup>16</sup>

Postulaty szerokiego wykorzystania BSP w polskich Siłach Zbrojnych i wyposażenia w nie m.in. oddziałów rozpoznawczych pojawiały się już od pewnego czasu m.in. w literaturze naukowej. W. Scheffs uważa, że „bezzałogowe statki powinny być zdolne do prowadzenia rozpoznania w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy, a zakładana głębokość realizacji zadania powinna być na tyle duża, aby dotrzeć do miejsc niedostępnych dla innych systemów rozpoznawczych”<sup>17</sup>. Autor postuluje, by BSP wyposażać w urządzenia łączności umożliwiające transmisję danych w czasie rzeczywistym i wykorzystać uzyskane dane do interwencji sił wojskowych. Słusznie wskazuje się, że bogate doświadczenia wojsk USA, brytyjskich, włoskich, które wprowadziły i wykorzystują BSP do monitorowania sytuacji w wybranych regionach, dają możliwość skutecznej

<sup>11</sup> Plan modernizacji technicznej sił zbrojnych w latach 2013-2022, dostępny pod: [http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2014/12/program\\_uzbrojenia\\_24\\_grudnia\\_2014\\_1.pdf](http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2014/12/program_uzbrojenia_24_grudnia_2014_1.pdf). [dostęp: 31.12.2017].

<sup>12</sup> • Dostawa mobilnego bezzałogowego pojazdu rozpoznawczego „TARANTULA”;  
• Dostawa BSP klasy mini pk. WIZJER;  
• Dostawa BSP klasy taktycznej krótkiego zasięgu pk. ORLIK;  
• System zintegrowanej ochrony sił morskich w portach, redach i na kotwiczniskach, w tym bezzałogowa platforma nawodna pk. OSTRYGA. Zob.: <http://mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/najnowsze/2014-11-04-konferencja-prasowa-poswiecona-modernizacji-sz-rp/> [dostęp: 29.12.2017].

<sup>13</sup> <http://mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/najnowsze/2014-11-04-konferencja-prasowa-poswiecona-modernizacji-sz-rp/>, s. 13 [dostęp: 29.12.2017].

<sup>14</sup> <http://www.polska-zbrojna.pl/home/articleshow/5823?t=Wojско-dostanie-bojowe-drony> [dostęp: 13.01.2018].

<sup>15</sup> Nazwa programu uzbrojenia: *Bezzałogowe systemy rozpoznawcze i rozpoznawczo-uderzeniowe*. Jego celem jest: „Pozyskanie dla wszystkich rodzajów SZ bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) różnych klas w celu osiągnięcia zdolności do prowadzenia rozpoznania obrazowego na szczeblu taktycznym oraz operacyjnym. Wraz z zestawami BSP planowane jest pozyskanie pakietu logistycznego i szkoleniowego”. Zob.: [http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2015/01/program\\_uzbrojenia\\_7\\_01\\_2015.pdf](http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2015/01/program_uzbrojenia_7_01_2015.pdf) [dostęp: 15.01.2018].

<sup>16</sup> <http://www.mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/najnowsze/wizyta-w-bazie-bezzałogowcow-d2017-04-19/> [dostęp: 1.12.2018].

<sup>17</sup> W. Scheffs, *Kierunki rozpoznania wojskowego*, [w:] „Zeszyty Naukowe AON”, nr 2(91) 2013, Warszawa 2013, s. 85.

i szybkiej transformacji takich doświadczeń – poprzez ich zastosowanie w Siłach Zbrojnych RP<sup>18</sup>.

W związku z sytuacją na Ukrainie już w 2014 r. rząd RP zapowiedział zmianę priorytetów w zakresie kolejności dozbrajania polskiej armii<sup>19</sup>. Zapowiedziano również ściślejszą współpracę militarną z USA. „Współpraca Unii Europejskiej, w tym Polski, ze Stanami Zjednoczonymi (...) jest najlepszą gwarancją skutecznego działania, co więcej, jest jedyną gwarancją skutecznego działania. (...) Polska i Stany Zjednoczone rozpoczęły właśnie intensywne konsultacje na temat wzmocnienia współpracy militarnej”<sup>20</sup>.

W związku ze zmianą priorytetów w zakresie kolejności dozbrajania polskiej armii Ministerstwo Obrony Narodowej zdecydowało o przyspieszeniu zakupu części BSP, tj. pozyskania bezzałogowych środków rozpoznawczych krótkiego i średniego zasięgu oraz BSP z nieograniczonym zasięgiem operacyjnym MALE<sup>21</sup>. Są one przeznaczone przede wszystkim do rozpoznania. Będą również przygotowane do rażenia wyjątkowo ważnych celów, które napotkają podczas patrolu. Nie będą jednak przeznaczone do zastąpienia samolotów szturmowych.

W sumie mają być pozyskane cztery systemy MALE (każdy po trzy BSP). W pozyskaniu BSP ma mieć znaczący udział polski przemysł (w tym produkcji i serwisu)<sup>22</sup>. Bazą BSP klasy MALE ma być jednostka w Miroslawcu.

W 2016 r. Polska Grupa Zbrojeniowa zdecydowała o objęciu kompetencji w zakresie projektowania i produkcji bezzałogowych statków powietrznych. Wówczas powstało Centrum Kompetencyjne Systemów Bezzałogowych Statków Powietrznych w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 S.A. w Bydgoszczy. Centrum realizuje prace nad innowacyjnymi systemami BSP na poziomie Grupy Kapitałowej PGZ<sup>23</sup>. PGZ ma dostarczyć polskiemu wojsku m.in. osiem systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy taktycznej krótkiego zasięgu ORLIK<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Debata o sytuacji na Ukrainie, [w:] *Stenogram z posiedzenia Sejmu nr 62 w dniu 5 marca 2014*. Zob. również: „Kronika Sejmowa” nr 57 (782), VII Kadencja, Warszawa 2014, s. 2, 3.

<sup>20</sup> Oświadczenie Prezesa Rady Ministrów na 62. posiedzeniu Sejmu. Debata o aktualnej sytuacji na Ukrainie, [w:] *Stenogram z posiedzenia Sejmu nr 62 w dniu 5 marca 2014*. Zob. również: „Kronika Sejmowa” nr 57 (782), VII Kadencja, Warszawa 2014, s. 2, 3.

<sup>21</sup> Zob. wypowiedź Sekretarza Stanu w MON w czasie pobytu w 12. Komendzie Lotniska w Miroslawcu 29 kwietnia 2014 r., [w:] PAP, 29 kwietnia 2014 r. *MON przyspiesza zakupy uzbrojonych bezzałogowców, w tym mniejszych dronów taktycznych oraz Polska Zbrojna, MON: przyspieszymy program dronów*, <http://polska-zbrojna.pl/home/articleshow/12458?t=MON-przyspieszymy-program-dronow> [dostęp: 14.01.2017].

<sup>22</sup> Ibidem. Sekretarz Stanu w MON podkreślił: „Chcemy maksymalizować polski udział przemysłowy w tym projekcie bezzałogowców i w związku z tym wydaje nam się, że w klasie taktycznej polska firma może być nawet liderem tego projektu”.

<sup>23</sup> <http://www.mon.gov.pl/aktualnosci/artykul/najnowsze/rozpoznawcze-drony-trafia-do-wojska-polskiego-u2018-11-30/> [dostęp: 23.12.2018].

<sup>24</sup> Ibidem.



## BSP – dron

W polskiej nauce i literaturze specjalistycznej najczęściej stosowana jest nazwa bezzałogowy statek powietrzny (BSP). Można przedstawić wniosek, że określenie to jest w Polsce odpowiednikiem stosowanych w USA i w innych państwach nazw:

- Unmanned Aerial Vehicle (UAV) oraz Unmanned Combat Air Vehicles (UCAV)<sup>25</sup>,
- Unmanned Aircraft (UA),
- Remotely-piloted Aircraft (RPA) lub
- Unmanned Aircraft Systems (UAS)<sup>26</sup>.

**Unmanned Aerial Vehicle (UAV)** – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) uznaje zwrot Unmanned Aerial Vehicle i skrót UAV za przestarzały<sup>27</sup> i nie objaśnia go również w definicjach używanych terminologii<sup>28</sup>. Termin ten można przetłumaczyć jako bezzałogowy pojazd (statek) powietrzny.

Warto podkreślić, że nazwa Unmanned Aerial Vehicle jest powszechnie stosowana w dokumentach Organizacji Narodów Zjednoczonych<sup>29</sup>. Skrót UAV jest często używany w amerykańskiej i polskiej literaturze. Ustawa Prawo lotnicze<sup>30</sup> określa BSP jako „bezzałogowy statek powietrzny (UAV)”<sup>31</sup>.

Urząd Lotnictwa Cywilnego w dokumencie *Bezzałogowe statki powietrzne w Polsce. Raport o aktualnym stanie prawnym odnoszącym się do bezzałogowych statków powietrznych (Raport otwarcia)*<sup>32</sup> stosuje również określenie UAV w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych. J. Symonides wskazuje z kolei, że UAV to odpowiednik słowa dron i są to „statki powietrzne bez pilota na pokładzie”<sup>33</sup>. Drony są zdalnie sterowane i kontrolowane ze stacji naziemnej, która nierzadko znajduje się w dużej odległości od miejsca ich działania<sup>34</sup>.

<sup>25</sup> N. Sharkey zalicza do UCAV m.in. MQ-1 Predator zdolne do przenoszenia dwóch pocisków rakietowych hellfire oraz MQ-9 Reaper zdolne do przenoszenia do 14 pocisków rakietowych hellfire. Zob.: N. Sharkey, *The Automation and Proliferation of Military Drones and the Protection of Civilians*, [w:] „Law, Innovation and Technology”, vol. 3, issue 2, Oxford 2011, s. 229.

<sup>26</sup> Unmanned Aircraft Systems (UAS), ICAO Cir 328-AN/190, Montreal 2011.

<sup>27</sup> Definicje prawne są sprecyzowane w dokumencie ICAO, *Unmanned Aircraft Systems (UAS)*, ICAO Cir 328-AN/190, Montreal 2011, s. VII.

<sup>28</sup> Por. Glossary, *Explanation of Terms*, [w:] *Unmanned Aircraft Systems (UAS)*, ICAO Cir 328-AN/190, Montreal 2011, s. IX oraz X.

<sup>29</sup> Por. np. Dokumenty ONZ: Rady Bezpieczeństwa SC/11434 z 11 czerwca 2014 r., Zgromadzenia Ogólnego GA/SHC/4078 z 25 października 2013 r. oraz Sekretariatu SG/SM/15554 z 23 grudnia 2013 r.

<sup>30</sup> *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013 poz. 1393.

<sup>31</sup> Definicja UAV jako bezzałogowego statku powietrznego jest wprowadzona w artykule 126 pkt 2. Zob.: art. 126 pkt 2 Ustawy Prawo lotnicze *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013, poz. 1393.

<sup>32</sup> *Bezzałogowe statki powietrzne w Polsce. Raport o aktualnym stanie prawnym odnoszącym się do bezzałogowych statków powietrznych (Raport otwarcia)*, Urząd Lotnictwa Cywilnego. Zespół do spraw bezzałogowych statków powietrznych, Warszawa 2013. Dostępny pod: [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/publikacje/\\_UAV\\_raport\\_ULC\\_2013.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje/_UAV_raport_ULC_2013.pdf) [dostęp: 7.01.2017].

<sup>33</sup> J. Symonides, *Prawnomiędzynarodowe problemy użycia dronów w walce z terroryzmem*, „Kwartalnik Bellona” nr 4/2014, s. 24.

<sup>34</sup> Ibidem.

**Unmanned Aircraft (UA)** oznacza statek powietrzny, wobec którego jest zamierzenie, że ma być sterowany bez pilota na pokładzie<sup>35</sup>.

Według definicji ICAO **Remotely Piloted Aircraft (RPA)**<sup>36</sup> jest statkiem powietrznym zdalnie sterowanym przez licencjonowanego pilota (*remote pilot*) zlokalizowanego w centrum kontroli lotów (*remote pilot station*) znajdującym się poza samolotem (tj. na ziemi, na statku, na innym pojeździe powietrznym, w przestrzeni kosmicznej), który nim kieruje przez cały czas, komunikuje się za pomocą głosu lub przesyłu danych i bezpośrednio odpowiada za bezpieczny lot w czasie całości jego misji powietrznej<sup>37</sup>.

**Unmanned Aircraft Systems (UAS)** jest pojęciem najszerszym z powyższych definicji i najczęściej stosowanym w angielskojęzycznych materiałach źródłowych. Oznacza ono bezzałogowy statek powietrzny oraz związane z nim elementy, które są sterowane bez pilota na pokładzie<sup>38</sup>.

Rozpatrując kwestie definicji bezzałogowego statku powietrznego, warto zwrócić uwagę na wypowiedź Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych (SGNZ) Ban Ki-moon w odniesieniu do stosowanego w ONZ nazewnictwa. SGNZ podkreślił, że w Organizacji Narodów Zjednoczonych nie jest stosowana nazwa „dron”, ale „bezzałogowe statki powietrzne” (*unmanned aerial vehicles*)<sup>39</sup>. Nie jest to jednak respektowane konsekwentnie. Przykładowo w oficjalnym dokumencie ONZ z 68. Sesji Zgromadzenia Ogólnego NZ (ZONZ)<sup>40</sup> stosuje się określenie uzbrojone drony<sup>41</sup>.

Określenie dron jest stosowane w polskiej doktrynie. Używa się go również w języku potocznym zarówno w Polsce, jak i na świecie<sup>42</sup>. Termin ten jest jednak najczęściej stosowany w odniesieniu do UAV oraz UAS<sup>43</sup>.

W Niemczech BSP ma popularną nazwę Drohn (*m.-en – das unbemannte Fluggerät* – bezzałogowe pojazdy latające), która pochodzi od dźwiękonaśladowczych, dawnych wyrazów *dronen*, *drone*<sup>44</sup>.

W literaturze fachowej używane są także nazwy własne w języku angielskim, zaczerpnięte z nazewnictwa amerykańskiego, np. Global Hawk, the Tomahawk.

<sup>35</sup> Definicja prawna UA jest sprecyzowana w dokumencie ICAO, Unmanned Aircraft Systems (UAS), ICAO Cir 328-AN/190. Montreal 2011, s. X.

<sup>36</sup> Wskazuje się, że RPA jest podkategorią do UA. Por. Unmanned Aircraft Systems (UAS), ICAO Cir 328-AN/190, Montreal 2011, s. X.

<sup>37</sup> Rozdz. 3, par. 3.1, *Unmanned Aircraft Systems (UAS)*, ICAO Cir 328-AN/190, Montreal 2011, s. 7.

<sup>38</sup> Unmanned Aircraft Systems (UAS), ICAO Cir 328-AN/190. Montreal 2011, s. X.

<sup>39</sup> Transkrypt z konferencji prasowej Sekretarza Generalnego NZ z 23 grudnia 2013 r. Dokument SG/SM/15554, Nowy Jork 2013, s. 4.

<sup>40</sup> Dok. A/68/382.

<sup>41</sup> Ibidem, s. 13.v.

<sup>42</sup> Oxford English Dictionary określa dron jako zdalnie sterowany bezzałogowy pojazd powietrzny lub rakietę. Z kolei Encyclopedia Britannica wskazuje, że jest to bezzałogowy samolot lub statek kierowany zdalnie lub za pomocą komputerów pokładowych.

<sup>43</sup> Por. B. Gogarty, I. Robinson, *Unmanned Vehicles: A (Rebooted) History, Background and Current State of the Art*, [w:] „Journal of Law, Information and Science”, Vol. 21(2) Hobart 2011, s. 2.

<sup>44</sup> Duden, *Deutsches Universalwoerterbuech*, Mannheim 2006, s. 425.



Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 kwietnia 2007 r.<sup>45</sup> określa bezzałogowe statki powietrzne jako – „statki powietrzne bez pilota, nieprzeznaczone do celów sportowych lub rekreacyjnych, zdolne do lotu autonomicznego programowanego lub zdalnie sterowanego”.

W kontekście powyższej definicji w mojej ocenie można wyróżnić trzy stopnie autonomii statków powietrznych:

- całkowicie autonomiczne<sup>46</sup>,
- półautonomiczne,
- zdalnie sterowane.

**Bezzałogowe statki powietrzne całkowicie autonomiczne.** Definicja zawarta w dyrektywie Departamentu Obrony USA z 2012 r. określa takie obiekty jako „system zbrojny, który po aktywacji może samodzielnie wybierać i przyciągać cele bez jakiegokolwiek dalszego zaangażowania człowieka”<sup>47</sup>. Oznacza to, że całkowicie autonomiczny system jest generalnie aktywowany przez człowieka, jednak ma tak zaawansowane zdolności, że może sam wybierać i podejmować decyzje o celach np. ataku czy rozpoznania<sup>48</sup>. Mało tego, S. Singer zauważa, że np. BSP wywiadowcze mogą same uczyć się i adaptować w zależności od zdobytych samodzielnie nowych informacji<sup>49</sup>. Rozszerzając tę definicję, można uznać, że zgromadzone samodzielnie przez BSP informacje mogą być przez niego samodzielnie analizowane, może on sam wyciągać wnioski i podejmować decyzje<sup>50</sup>.

**Bezzałogowe statki powietrzne półautonomiczne** mogą wypełniać misję bez otrzymywania poleceń od człowieka w ramach zaprogramowanych parametrów. Istotnym wyróżnieniem jest jednak fakt, że załoga naziemna monitoruje działania bezzałogowego pojazdu.

Pojęcie **statku powietrznego zdalnie sterowanego** oznacza obiekt kontrolowany i sterowany przez pilota, który kieruje BSP z centrum kontroli lotów na ziemi.

Warto podkreślić, że technologia BSP jest wciąż w początkowej fazie rozwoju. Przykładowo w Stanach Zjednoczonych, które zapoczątkowały światowy trend w wykorzystaniu BSP w celach wojskowych i cywilnych, wciąż trwają zaawansowane

<sup>45</sup> Dz.U. 2007 nr 89 poz. 592 *Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 kwietnia 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji statków powietrznych*.

<sup>46</sup> W literaturze określany jako *fully autonomous* (przykładowo Aegis Combat System). Słowa wykorzystywane na określenie tego systemu to również *full* lub *true*. Por. P.W. Singer, *Wired for War: The Robotics Revolution and Conflict in the Twenty-first Century*, Nowy Jork 2009, s. 74 i 110.

<sup>47</sup> U.S. Department of Defense Directive no. 3000.9 z 21 listopada 2012 r., *Autonomy in Weapon Systems*, Waszyngton D.C. 2012, s. 13.

<sup>48</sup> P.W. Singer wskazuje na zdolności systemu, który może samodzielnie decydować, co przekazać do Centrum Kontroli oraz gdzie się poruszać. Por. P.W. Singer, *Wired for War: The Robotics Revolution and Conflict in the Twenty-first Century*, Nowy Jork 2009, s. 74 i 110.

<sup>49</sup> Ibidem, s. 74.

<sup>50</sup> B. Kastan ocenia, że obecnie największy poziom autonomii osiągnęły bezzałogowe statki podwodne. Zob. B. Kastan, *Autonomous weapons systems: A coming legal "Singularity"?*, [w:] „Journal of Law”, Technology & Policy, vol. 2013, Chicago 2013, s. 50.

testy i prace technologiczne. Dopiero w grudniu 2013 roku władze federalne USA<sup>51</sup> po 10 miesiącach analiz wytypowały sześć podmiotów w sześciu stanach, gdzie są prowadzone na szeroką skalę przedsięwzięcia testowe dotyczące bezpieczeństwa wykorzystywania dronów. Federalne Biuro Lotnictwa (Federal Aviation Administration) wybrało sześciu zwycięzców (aplikacje złożyło 25 podmiotów z 24 stanów), gdzie są testowane bezzałogowe statki powietrzne:

- Uniwersytet Alaski (w tym miejsca do testów na Hawajach oraz w stanie Oregon)<sup>52</sup>,
- stan Nevada<sup>53</sup>,
- międzynarodowy port lotniczy Griffiss w stanie Nowy Jork (w tym miejsca do testów w stanie Massachusetts)<sup>54</sup>,
- Ministerstwo Handlu stanu Północna Dakota<sup>55</sup>,
- Texas A&M University – Corpus Christi<sup>56</sup> oraz
- Virginia Polytechnic Institute and State University – Virginia Tech<sup>57</sup> (w tym miejsca do testów w stanie New Jersey w partnerstwie naukowym z Rutgers University)<sup>58</sup>.

W każdym z miejsc testowych są sprawdzane możliwości BSP w innym kontekście. Wszystkie miejsca odzwierciedlają również odmienne warunki geograficzne, klimatyczne, lokalizację infrastruktury naziemnej, wykorzystanie przestrzeni powietrznej, doświadczenie lotnicze i ryzyko z tym związane. W sumie testy są przeprowadzane w ponad 20 miejscach testowych<sup>59</sup>.

Przykładowo w Nowadzie są prowadzone testy, w jaki sposób BSP będą wpływały na kontrolę ruchu powietrznego. W Północnej Dakocie z kolei jest sprawdzany przepływ informacji między BSP a kontrolą lotów. W Nowym Jorku natomiast testowana jest technologia antykolizyjna, kluczowa dla unikania wypadków w powietrzu. Naukowcy z Virginia Tech i Rutgers University badają skutki ewentualnej utraty kontroli nad dronami<sup>60</sup>.

<sup>51</sup> U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. Order – Selection of six unmanned aircraft systems test sites in accordance with FAA Modernization and Reform Act of 2012, PL-112-95. Dostępny pod: U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. Order – Selection of six unmanned aircraft systems test sites in accordance with FAA Modernization and Reform Act of 2012, PL-112-95. Dostępny pod: [http://www.faa.gov/uas/media/Order\\_Selecting\\_Six\\_UAS\\_Test\\_Sites.pdf](http://www.faa.gov/uas/media/Order_Selecting_Six_UAS_Test_Sites.pdf) [dostęp: 12.01.2014].

<sup>52</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 5 maja 2014 r.

<sup>53</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 9 czerwca 2014 r.

<sup>54</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 7 sierpnia 2014 r.

<sup>55</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 21 sierpnia 2014 r.

<sup>56</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 20 czerwca 2014 r.

<sup>57</sup> Miejsce testowe osiągnęło zdolność operacyjną 13 sierpnia 2014 r.

<sup>58</sup> Zob. Par. 2.4 [w:] *Unmanned Aircraft Systems (UAS) Comprehensive Plan. A report on the Nation's UAS Path Forward*. Federal Aviation Administration Joint Planning and Development Office, Washington D.C. 2013, s. 15.

<sup>59</sup> U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. Order – Selection of six unmanned aircraft systems test sites in accordance with FAA Modernization and Reform Act of 2012, PL-112-95.

<sup>60</sup> Badania mają wykazać, czy spełnione są rygorystyczne cele założone przez FAA, tzn. System Safety & Data Gathering, Aircraft Certification, Command & Control Risk Issues, Control Station Layout & Certification, Ground & Airborne Sense & Avoid oraz Environmental Impacts.

## BSP a prawo międzynarodowe

Bezzałogowe statki powietrzne w ostatnich latach odgrywają coraz większą rolę w systemie obronnym państw. Można zakładać, że będzie się ona gwałtownie zwiększała w miarę rozwoju coraz bardziej zaawansowanej technologii.

Według szacunków ponad trzydzieści państw na świecie obecnie produkuje lub rozwija systemy BSP. Ponad pięćdziesiąt państw wykorzystuje tę zaawansowaną technologię, przede wszystkim w celach wojskowych, w tym wywiadowczych. Konflikty w Iraku i Afganistanie sprawiły, że zapotrzebowanie na bezzałogowe statki powietrzne w skali światowej jest ogromne<sup>61</sup>. Ocenia się, że wydatki na BSP będą wynosić 90 miliardów dolarów w najbliższej dekadzie od 2018/2019<sup>62</sup>. W 2014 r. i w latach poprzednich wyniosły one ok. 6 mld dolarów<sup>63</sup>. Najnowszy raport Teal Group<sup>64</sup> – amerykańskiego ośrodka analitycznego specjalizującego się w BSP – wskazuje, że rynek UAV będzie najszybciej rozwijającym się segmentem w światowym przemyśle lotniczym<sup>65</sup>. Produkcja BSP ma zwiększyć się z 4,9 miliarda dolarów w 2018 r. do 10,7 miliarda dolarów w 2028 r.

Dodatkowo szacuje się, że na wojskowe badania, w tym naukowe dotyczące BSP, mają być przeznaczone dodatkowo 34 mld dolarów.

Szacuje się, że 65 procent światowych wydatków na rozwój technologii BSP będą przeznaczać Stany Zjednoczone. Natomiast na zakup gotowych produktów USA będą przekazywały 41 procent światowych wydatków.

W dekadzie 2004-2014 na cele militarne było wykorzystywanych 89 procent BSP, a pozostałe 11 procent na rynku cywilnym<sup>66</sup>.

Błyskawiczny rozwój technologii i zwiększająca się gwałtownie powszechność wykorzystywania BSP, w tym na polu walki, skłaniają do postawienia zasadniczych pytań dotyczących zgodności ich wykorzystywania z prawem międzynarodowym. Na przykład, czy są określone w prawie ograniczenia co do użycia i wykorzystania BSP, czy państwo może przeprowadzić działania z użyciem BSP poza teatrem konfliktu zbrojnego. Powstaje pytanie, kto odpowiada w świetle prawa międzynarodowego za naruszenie przestrzeni powietrznej, skoro pojazd nie ma pilota ani żadnego innego personelu na pokładzie.

Podkreślenia warty jest fakt, że w prawie międzynarodowym nie ma regulacji traktatowej, która dotyczyłaby BSP. Nie zostały uchwalone przepisy, które odnosiłyby się do BSP, zakazując ich stosowania lub wprowadzając ograniczenia i stosowne limity. Dodatkowo nie ma również istotnej debaty na forach międzynarodowych, która prowadziłaby do uchwalenia takiego prawa.

<sup>61</sup> N. Sharkey, *The Automation and Proliferation of Military Drones and the Protection of Civilians*, [w:] „Law, Innovation and Technology”, vol. 3, issue 2, Oxford 2011, s. 230.

<sup>62</sup> World Civil Unmanned Aerial Systems 2018 *Market Profile and Forecast*, 2018 edition, Fairfax, VA 2018.

<sup>63</sup> Ibidem, s. 1.

<sup>64</sup> Ibidem, s. 5.

<sup>65</sup> Ibidem, s. 8.

<sup>66</sup> Wykorzystują je głównie koncerny: Google, Facebook i Amazon.

Należy postawić tezę, że skoro BSP są wykorzystywaną na polu walki bronią oraz środkiem rozpoznawczym, to powinny być, w świetle prawa, traktowane tak jak wyrzutnie rakiet, myśliwce wojskowe czy inny sprzęt używany w teatrze działań wojennych.

Idąc konsekwentnie tym kierunkiem rozważania prawnego, należy uznać, że kluczowym aktem dotyczącym wykorzystywania BSP musi być Karta Narodów Zjednoczonych (KNZ).

KNZ generalnie zakazuje używania siły zbrojnej. Jeśli miałyby to być zgodne z prawem, muszą być spełnione warunki przepisów Karty, przede wszystkim art. 2 pkt 3<sup>67</sup> i pkt 4<sup>68</sup> oraz przepisów rozdziału VI. Innymi słowy, muszą spełniać przesłanki zawarte w KNZ, tj. dopuszczające użycie siły *ius in bello*<sup>69</sup>. Dotyczy to głównie art. 51 oraz 41 KNZ. Zapewniają one zgodnie z *ius ad bellum*<sup>70</sup> niezbywalne prawo do samoobrony indywidualnej lub zbiorowej w przypadku napaści zbrojnej na któregośkolwiek członka NZ, zanim Rada Bezpieczeństwa nie podejmie niezbędnych zarządzeń w celu utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 2 pkt 3 oraz art. 33 pkt 1, jeśli członek NZ nie wykorzysta wszystkich dostępnych pokojowych środków załatwienia sporu, korzystanie z BSP w celach militarnych będzie bezprawne. Dodatkowe ograniczenia w stosowaniu BSP na polu walki zawierają zasady Międzynarodowego Prawa Humanitarnego (IHL), przede wszystkim dotyczące zasady konieczności (*military necessity*), proporcjonalności (*proportionality*) oraz człowieczeństwa (*humanity*)<sup>71</sup>. Użycie zatem bezzałogowych statków powietrznych w teatrze działań wojennych będzie zgodne z prawem, jeśli jest uzasadniona perspektywa osiągnięcia celu wojskowego, z zachowaniem ochrony osób cywilnych. Bezprawne zaś będzie użycie drona z pominięciem wyżej wymienionych ograniczeń prawnomiędzynarodowych.

<sup>67</sup> Wszyscy członkowie NZ załatwiać będą swe spory międzynarodowe środkami pokojowymi w taki sposób, aby nie dopuścić do zagrożenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa oraz sprawiedliwości. Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych, Dz.U. 1947 Nr 23, poz. 90, art. 2 pkt 3.

<sup>68</sup> „Wszyscy członkowie powstrzymają się w swych stosunkach międzynarodowych od stosowania groźby lub użycia siły przeciwko całości terytorialnej lub niepodległości któregośkolwiek państwa”. Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych, Dz.U. 1947 Nr 23, poz. 90, art. 2 pkt 4.

<sup>69</sup> Konieczność prowadzenia operacji wojennej z zachowaniem poszanowania prawa do człowieczeństwa. Te zasady zawierają się w Deklaracji z St. Petersburga z 1868. Zob. *The Declaration of St. Petersburg, 1868*, [w:] „The American Journal of International Law”, Vol. 1, No. 2, Supplement: Official Documents, Waszyngton D.C. 1907, s. 95-96.

<sup>70</sup> Pierwzory prawne *ius ad bellum* można znaleźć w Pakcie Ligi Narodów (Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku. Dz.U. 1920 Nr 35, poz. 200), Pakcie Brianda-Kellogga (Traktat międzynarodowy o wyrzeczeniu się wojny zw. Paktem Brianda-Kellogga, podpisany w Paryżu 27.08.1928 r. pomiędzy Niemcami, Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Belgią, Francją, Wielką Brytanią z Irlandią Północną i z częściami Imperjum Brytyjskiego, które nie są samodzielnymi członkami Ligi Narodów, Dominium Kanady, Federacją Australijską, Dominium Nowej Zelandji, Unją Południowo-Afrykańską, Wolnym Państwem Irlandji, Indjami, Włochami, Japonją, Polską i Czechosłowacją) oraz w Karcie Narodów Zjednoczonych.

<sup>71</sup> Por.: R. Vogel, *Drone Warfare and the Law of Armed Conflict*, „Denver Journal of International Law and Policy”, Denver 2010, s. 101-138.

W stosunku do BSP można zastosować również przepisy konwencji chicagowskiej<sup>72</sup>. BSP należy zaliczyć do statków powietrznych państwowych zgodnie z art. 3 ust. b. W związku z tym kluczowy jest ust. c art. 3, który wyklucza możliwość przelotu BSP i jego lądowania na terytorium obcego państwa bez wydanego wcześniej zezwolenia w drodze specjalnego porozumienia lub w inny sposób albo niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia<sup>73</sup>. Dodatkowy zakaz przelotu nad obcym terytorium BSP jest wzmocniony przepisem art. 8 odnoszącego się do statków „powietrznych bez pilota”<sup>74</sup>. Otóż statek powietrzny bez pilota może przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo jest zobowiązane do zapewnienia kontroli lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych<sup>75</sup>.

Jeszcze jedno ograniczenie, głównie w stosunku do BSP rozpoznawczych, zawiera art. 36 konwencji z 1944 roku. Nawet gdy Państwo Umawiające się otrzyma zezwolenia na przelot BSP, Państwo Przyjmujące może, korzystając z przepisu art. 36, zakazać używania aparatów fotograficznych na statkach powietrznych przebywających nad tym terytorium<sup>76</sup>. Z tym że pojęcie „aparat fotograficzny” w mojej ocenie można interpretować rozszerzająco i Umawiające się Państwo może odnieść swój zakaz do wszelkiej aparatury stosującej zapis obrazu, w tym dla celów rozpoznawczo-wywiadowczych.

Zakazy i ograniczenia w stosunku do BSP już istniejące w obowiązującym porządku prawnym można zastosować w zależności od rodzaju broni, do jakich są zadaniowane. Przykładowo BSP, które mają przenosić broń chemiczną, podlegają zakazom wynikającym z Konwencji z 1993 r.<sup>77</sup>, czy broń biologiczną – Konwencji o zakazie broni bakteriologicznej i toksycznej<sup>78</sup>. Do obu wymienionych przypadków można również zastosować Protokół genewski z 1925 r.<sup>79</sup>

<sup>72</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U. 1959 Nr 35 poz. 212 wraz z załącznikiem.

<sup>73</sup> Art. 3 ust. c Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U. 1959 Nr 35 poz. 212 wraz z załącznikiem.

<sup>74</sup> Art. 8 brzmi w oryginale: „Pilotless aircraft. No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft”. Wprawdzie przytoczony artykuł 8 dotyczy lotnictwa cywilnego, ale z jego treści wynika, że prace nad zbudowaniem bezzałogowego obiektu latającego prowadzono już przed 1944 rokiem. Do przeniesienia broni atomowej w sierpniu 1945 roku użyto samolotów wraz z załogą. Ibidem.

<sup>75</sup> Ibidem, art. 8.

<sup>76</sup> Ibidem, art. 36.

<sup>77</sup> Konwencja o zakazie prowadzenia badań, produkcji, składowania i użycia broni chemicznej oraz o zniszczeniu jej zapasów, Paryż, 13 stycznia 1993 r., Dz.U. 1999 r., Nr 63, poz. 703.

<sup>78</sup> Konwencja o zakazie prowadzenia badań, produkcji i gromadzenia zapasów broni bakteriologicznej (biologicznej) i toksycznej oraz o ich zniszczeniu, Londyn, Moskwa, Waszyngton, 10 kwietnia 1972, Dz.U. 1976 r., Nr 1, poz. 1.

<sup>79</sup> Protokół dotyczący zakazu używania na wojnie gazów duszących, trujących lub podobnych oraz środków bakteriologicznych, Genewa, 17 czerwca 1925 r., Dz.U. 1929 r., Nr 28, poz. 278.



Inspiracje prawne dotyczące BSP można również znaleźć w opinii doradczej Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości (MTS) z 1996 r.<sup>80</sup> MTS, odwołując się do Klauzuli Martensa<sup>81</sup>, która po raz pierwszy była zastosowana w konwencji haskiej z 1899<sup>82</sup>, stwierdził, że Klauzula jest efektywnym narzędziem w odniesieniu do gwałtownie rozwijającej się technologii wojaskowej<sup>83</sup>. MTS wskazuje na uniwersalność Klauzuli Martensa, której nowoczesna wersja została zawarta również we Wstępie do Protokołu II do konwencji genewskich<sup>84</sup>: „Wysokie Umawiające się Strony, przypominając, że zasady humanitarne zawarte w artykule 3 Konwencji genewskich z dnia 12 sierpnia 1949 r. stanowią podstawę poszanowania człowieka w wypadku konfliktu zbrojnego, niemającego charakteru międzynarodowego; przypominając także, że dokumenty międzynarodowe dotyczące praw człowieka stanowią podstawową ochronę człowieka; podkreślając potrzebę zapewnienia lepszej ochrony ofiarom powyższych konfliktów zbrojnych; przypominając, że w wypadkach nieprzewidzianych przez obowiązujące prawo międzynarodowe ludzie pozostają pod ochroną zasad ludzkości i wymagań społecznego sumienia (...)”<sup>85</sup>.

W kontekście wymienionych wyżej źródeł prawa MTS podkreśla, że już na bardzo wczesnym etapie prawo międzynarodowe, a konkretnie międzynarodowe prawo humanitarne, zakazywało używania nowoczesnej broni i technologii wojennej, która mogłaby wyrządzać krzywdy i szkody większe, niż to wynika z uzasadnionych celów wojskowych<sup>86</sup>. Uzasadnione wydaje się więc postawienie tezy, że te ograniczenia dotyczą również najnowocześniejszej technologii, do której zalicza się BSP.

Warto również wspomnieć o specyficznej formie międzynarodowej współpracy prawnej, tzw. reżimach kontrolnych, czyli nieformalnych forach pozbawionych osobowości prawno-międzynarodowej. Polska jest członkiem wszystkich reżimów

<sup>80</sup> *Legality of the Threat Or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996*, I.C.J. Reports 1996, p. 226.

<sup>81</sup> O genezie Klauzuli Martensa zob.: A. Cassese, *The Martens Clause: Half a Loaf or Simply Pie in the Sky*, [w:] „European Journal of International Law”, Vol. 11, No. 1, Florencja 2000, s. 187-216.

<sup>82</sup> Deklaracja o zakazie używania na wojnie kul rozszerzających się lub rozplaszczających, Haga, 29 lipca 1899 r. Por.: Year Book of the Carnegie Endowment for International Peace, Washington D.C. 1915, s. 2, 110, 164, 181. „Niżej podpisani Pełnomocnicy państw reprezentowanych na Międzynarodowej Konferencji Pokojowej w Hadze, należycie do tego upoważnieni przez swoje Rządy, kierując się uczuciami, które znalazły wyraz w Deklaracji Petersburskiej z 29 listopada/11 grudnia 1868 roku, oświadczając: Umawiające się Państwa ustanawiają zakaz używania kul, które rozszerzają się lub rozplaszczają łatwo w ciele ludzkim, takich jak kule o twardej powłoce zewnętrznej nieosłaniającej całkowicie jądra bądź pokrytej nacięciami (...)”. *Convention (II) with Respect to the Laws and Customs of War on Land and its annex: Regulations concerning the Laws and Customs of War on Land*, The Hague, 29 July 1899.

<sup>83</sup> *Legality of the Threat Or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996*, I.C.J. Reports 1996, p. 226, s. 35 (tłum. własne).

<sup>84</sup> *Protokoły dodatkowe do Konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r., dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół I) oraz dotyczący ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół II)*, sporządzone w Genewie dnia 8 czerwca 1977, Dz.U. 1992 Nr 41, poz. 175.

<sup>85</sup> Ibidem, Wstęp.

<sup>86</sup> *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996*, I.C.J. Reports 1996, p. 226, s. 35.



kontroli<sup>87</sup>, w tym Reżimu Kontroli Technologii Rakietowych (MTCR<sup>88</sup> – Missile Technology Control Regime).

Celem MTCR jest ograniczenie eksportu ракет, systemów rakietowych, BSP i pochodnych technologii mogących przenosić ładunek 500 kilogramów na odległość ponad trzystu kilometrów, a także wszelkich systemów służących do przenoszenia broni masowej zagłady.

Można więc uznać MTCR za instrument prawny nakładający pewne bariery na kwestię wykorzystywania BSP. Podkreślenia warty jest fakt, że wszyscy członkowie MTCR zgodzili się na zasadach dobrowolności na wprowadzenie narzędzi prawnych kontrolujących eksport m.in. BSP lub pochodnego sprzętu, wyposażenia, materiałów i technologii<sup>89</sup>.

Analizując kwestię obecnie obowiązującego prawa w odniesieniu do technologii BSP, można również uznać za uzasadnione zastosowanie przepisów Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka<sup>90</sup>, szczególnie art. 3<sup>91</sup> oraz Preambuły<sup>92</sup>. Przepisy te jednoznacznie zakazują naruszenia wolności i bezpieczeństwa jednostki ludzkiej. N. Weizmann podkreśla, że każde państwo przy zakupie technologii BSP i przy jej technologicznym rozwoju powinno postępować zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami prawnymi<sup>93</sup>.

<sup>87</sup> W tym: Reżimu Kontroli Technologii Rakietowych (Missile Technology Control Regime – MTCR), Komitetu Zanggera (Zangger Committee), Grupy Dostawców Jądrowych (Nuclear Suppliers Group – NSG), Grupy Australijskiej (Australia Group) oraz Porozumienia z Wasenaar.

<sup>88</sup> MTCR powstał 16 kwietnia 1987 roku w Kanadzie. Został założony przez Francję, Niemcy, Włochy, Japonię, Wielką Brytanię i USA. Polska dołączyła do Reżimu w 1998 r., a w 2002 r. odbyło się w naszym kraju doroczne spotkanie MTCR. Obecnie liczba państw, które przystąpiły do MTCR, wynosi 34.

<sup>89</sup> Niektóre państwa dysponujące zaawansowaną technologią rakietową, w tym BSP, współpracują z MTCR. Przykładowo Chiny, które w 1992 r. formalnie zadeklarowały wolę stosowania się do zasad MTCR, oraz w tym samym roku Izrael.

<sup>90</sup> Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych z 10 grudnia 1948 nr 217 A (III).

<sup>91</sup> Art. 3. Każda osoba ma prawo do życia, wolności i bezpieczeństwa osobistego. Ibidem.

<sup>92</sup> Preambuła: „Ponieważ uznanie przyrodzonej godności oraz równych i niezbywalnych praw wszystkich członków rodziny ludzkiej stanowi podstawę wolności, sprawiedliwości i pokoju na świecie; ponieważ brak poszanowania i pogarda dla praw człowieka doprowadziły do czynów barbarzyńskich, które wstrząsnęły sumieniem ludzkości, a nadejście świata, w którym istoty ludzkie będą korzystać z wolności słowa i przekonań oraz wolności od strachu i niedostatku, zostało ogłoszone jako najwyższy cel człowieka, ponieważ istotne jest, by prawa człowieka były chronione przez przepisy prawne, aby człowiek nie był zmuszony, doprowadzony do ostateczności, uciekać się do buntu przeciwko tyranii i uciskowi, ponieważ jest istotne popieranie rozwoju przyjaznych stosunków między narodami, ponieważ Ludy Narodów Zjednoczonych potwierdziły na nowo w Karcie swą wiarę w podstawowe prawa człowieka, w godność i wartość osoby ludzkiej (...) ponieważ Państwa Członkowskie, we współdziałaniu z Organizacją Narodów Zjednoczonych, zobowiązały się zapewnić popieranie powszechnego poszanowania i przestrzegania praw człowieka i podstawowych wolności, Zgromadzenie Ogólne ogłasza Powszechną Deklarację Praw Człowieka jako wspólny do osiągnięcia przez wszystkie ludy i wszystkie narody cel, tak aby każda jednostka i każdy organ społeczny (...) dążyły (...) do zapewnienia poszanowania tych praw i wolności, jak również do zabezpieczenia, poprzez rozwój środków o charakterze krajowym i międzynarodowym, ich powszechnego i skutecznego uznania i przestrzegania, tak pośród ludów Państw Członkowskich, jak też pośród ludów terytoriów znajdujących się pod ich jurysdykcją.” Ibidem.

<sup>93</sup> N. Weizmann, *Remotely Piloted Aircraft and International Law*, [w:] *Hitting the target? How New Capabilities are Shaping International Intervention*, red. M. Aaronson, A. Johnson, Londyn 2013, s. 36.

## Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa

Pierwsze polskie regulacje prawne związane z BSP zostały określone w ustawie z dnia 3 lipca 2002 roku *Prawo lotnicze*<sup>94</sup>.

Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu<sup>95</sup>.

Istotne przepisy dot. BSP zawiera art. 126 Prawa lotniczego, gdzie wskazuje się, że w polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych<sup>96</sup>.

Według polskiego prawa BSP musi być wyposażony w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR) w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Odstępstwa mające zastosowanie w tym zakresie dla załogowych statków powietrznych stosuje się jednakowo do BSP<sup>97</sup>.

Jeśli BSP nie posiadają powyższego wyposażenia, loty mogą być wykonywane w strefach wydzielanych z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 5<sup>98</sup>.

Loty BSP mogą być wykonywane na podstawie złożonego planu lotu, w sposób i zgodnie z warunkami, o których mowa w ust. 5 (analiza poniżej), z zastrzeżeniem art. 149. Punkt 5 art. 126 zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, który w porozumieniu z ministrem obrony narodowej określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez BSP w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej<sup>99</sup>.

Artykuł 149 wprowadza wymóg wobec obcych BSP. Wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne bezzałogowe wymaga zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu w porozumieniu z właściwymi organami wojskowymi<sup>100</sup>. W czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne

<sup>94</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – *Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013 poz. 1393.

<sup>95</sup> Art. 4 pkt 1 Ustawy *Prawo lotnicze*. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – *Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013 poz. 1393.

<sup>96</sup> Ibidem, art. 126 pkt 2.

<sup>97</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – *Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013 poz. 1393, art. 126.

<sup>98</sup> Przepis nakłada wymóg na ministra właściwego do spraw transportu, który w porozumieniu z ministrem obrony narodowej ma określić (w rozporządzeniu) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną.

<sup>99</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – *Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013, poz. 1393, art. 149.

<sup>100</sup> Ibidem, art. 126.

oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej<sup>101</sup>.

Z kolei art. 95 Prawa lotniczego stawia wymóg, że operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe musi posiadać świadectwo kwalifikacji upoważniające do wykonywania określonych czynności lotniczych<sup>102</sup>. Poświadczenia obsługi statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg lub bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe jest wymagane również od mechanika<sup>103</sup>.

W celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego osoba ubiegająca się o nie musi spełnić następujące wymagania w zakresie wieku lub wykształcenia:

- operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe – ukończone 18 lat<sup>104</sup>;
- mechanik – poświadczenia obsługi bezzałogowych statków powietrznych – również ukończone 18 lat<sup>105</sup>.

Od 29 listopada 2007 r. obowiązuje 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<sup>106</sup>.

Wykonywanie funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej polega m.in. na zarządzaniu przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego (zapewnianiu bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej przez zapewnienie służb żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego), ochronie granicy państwowej w przestrzeni powietrznej oraz zapewnianiu służby poszukiwawczo-ratowniczej<sup>107</sup>.

Zgodnie z nim, od 1 lipca 2008 r. kompetencje dowódcy wykonującego zadania Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP wykonuje Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych RP<sup>108</sup>.

Akt zastąpił regulujące te same kwestie prawne rozporządzenie ministrów infrastruktury i obrony narodowej z dnia 13 stycznia 2004 r. (art. 21 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej)<sup>109</sup>.

<sup>101</sup> Ibidem, art. 6.

<sup>102</sup> Ibidem, art. 95 pkt 2, ust. 5a.

<sup>103</sup> Ibidem, art. 95 pkt 2, ust. 7.

<sup>104</sup> Ibidem, art. 95 pkt 3, ust. 6.

<sup>105</sup> Ibidem, art. 95 pkt 3, ust. 7.

<sup>106</sup> Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1523.

<sup>107</sup> Ibidem, par. 2, pkt 1, 2, 3.

<sup>108</sup> Ibidem, par. 9.

<sup>109</sup> Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Dz.U. 2006 Nr 249, poz. 1829.

Tego samego dnia weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania ministrowi obrony narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego<sup>110</sup>. Akt zastąpił rozporządzenie ministrów infrastruktury i obrony narodowej z dnia 30 kwietnia 2004 r.

Zgodnie z wymogiem art. 4 pkt 2 Prawa lotniczego<sup>111</sup> Rada Ministrów określiła, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi<sup>112</sup>.

Zgodnie z wymogiem art. 4 pkt 3 Prawa lotniczego<sup>113</sup> Rada Ministrów określiła w drodze rozporządzenia warunki i sposób przekazywania ministrowi obrony narodowej funkcji na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi<sup>114</sup>.

W ramach wykonywania zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej m.in. zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:

- rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>115</sup>;
- rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>116</sup>;
- rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>117</sup>;

<sup>110</sup> Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1524.

<sup>111</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze, Dz.U. 2013 poz. 1393, art. 4 pkt 2.

<sup>112</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju, Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1523.

<sup>113</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze, Dz.U. 2013 poz. 1393, art. 4 pkt 3.

<sup>114</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1524.

<sup>115</sup> Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 23.

<sup>116</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 10, z późn. zm., Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 31, z późn. zm.).

<sup>117</sup> Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 41.

- rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym<sup>118</sup>;
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej<sup>119</sup>.

## Konkluzje

Gwałtowny rozwój nowoczesnej technologii wojskowej, w tym obejmującej bezzałogowe statki powietrzne, wymaga kodyfikacji prawnej w prawie międzynarodowym. Obowiązujące ramy prawne nie są adekwatne do współczesnej sytuacji międzynarodowej. Nie ma obecnie umów międzypaństwowych, konwencji, które całościowo regulują, ograniczają bądź zakazują wykorzystywania wszystkich rodzajów i technologii BSP.

W artykule wskazuje się, że mimo tych ułomności prawnych jest możliwe w oparciu o obecny system prawny *de lege lata*, w tym o Kartę Narodów Zjednoczonych, konwencję chicagowską, konwencje haskie i genewskie, Reżim Kontroli Technologii Rakietowych, a także Powszechną Deklarację Praw Człowieka, regulowanie w pewnym stopniu wykorzystywania BSP.

Bariery w stosowaniu tych fundamentalnych aktów prawa międzynarodowego wiążą się z faktem, że są one ograniczone do jurysdykcji Stron. Tymczasem działanie z użyciem BSP ma głównie charakter eksterytorialny. Rodzi to wiele istotnych nierozstrzygniętych problemów prawnych. Przykładowo, od kogo mogą dochodzić roszczeń cywilne ofiary naruszenia zasad międzynarodowego prawa humanitarnego w czasie pokoju, skoro dokonał tego niezidentyfikowany BSP bez załogi, bez pilota. Drony są więc odzwierciedleniem interesujących wyzwań prawnych.

W artykule podkreślono również znaczenie analizowanej technologii dla poprawienia bezpieczeństwa Polski. Wskazano, że BSP są istotnym czynnikiem wsparcia i wzmocnienia Sił Zbrojnych RP. Wyciągnięto wnioski, że technologia ta będzie coraz powszechniejsza w Wojsku Polskim.

<sup>118</sup> Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 46.

<sup>119</sup> Dz.Urz. UE L 335 z 21.12.2005, s. 13.



## BIBLIOGRAFIA

## Materiały źródłowe

- [1] *A Requests for Comments* U.S. Federal Register. Docket No. FAA-2012-0252, Waszyngton D.C., 9 marca 2012 r.
- [2] *Bezzałogowe statki powietrzne w Polsce. Raport o aktualnym stanie prawnym odnoszącym się do bezzałogowych statków powietrznych (Raport otwarcia)*, Urząd Lotnictwa Cywilnego. Zespół do spraw bezzałogowych statków powietrznych, Warszawa 2013. Dostępny pod: [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/publikacje/\\_UAV\\_raport\\_ULC\\_2013.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje/_UAV_raport_ULC_2013.pdf).
- [3] *Debata o aktualnej sytuacji na Ukrainie*, [w:] Stenogram z posiedzenia Sejmu nr 62 w dniu 5 marca 2014.
- [4] Dokumenty ONZ: Rady Bezpieczeństwa SC/11434 z 11 czerwca 2014 r., Zgromadzenia Ogólnego GA/SHC/4078 z 25 października 2013 r., Sekretariatu SG/SM/15554 z 23 grudnia 2013 r.
- [5] Dz.Urz. UE L 335 z 21.12.2005, s. 13.
- [6] Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 23, 41, 46.
- [7] *Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych*, Dz.U. 1947 Nr 23, poz. 90.
- [8] *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.*, Dz.U. 1959 Nr 35, poz. 212.
- [9] *Konwencja o zakazie prowadzenia badań, produkcji i gromadzenia zapasów broni bakteriologicznej (biologicznej) i toksycznej oraz o ich zniszczeniu*, Londyn, Moskwa, Waszyngton, 10 kwietnia 1972, Dz.U. 1976 r., nr 1, poz. 1.
- [10] *Konwencja o zakazie prowadzenia badań, produkcji, składowania i użycia broni chemicznej oraz o zniszczeniu jej zapasów*, Paryż, 13 stycznia 1993 r., Dz.U. 1999 r., Nr 63, poz. 703 z załącznikiem.
- [11] *Legality of the Threat Or Use of Nuclear Weapons. Advisory Opinion of 8 July 1996 r.*, I.C.J. Reports 1996, p. 226.
- [12] *NATO UAS Classification Guide*, [w:] *Strategic concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO*, Joint Air Power Competence Centre, Kalkar 2010.
- [13] *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze*, Dz.U. 2013 poz. 1393.
- [14] *Plan modernizacji technicznej Sił Zbrojnych w latach 2013-2022*. Dostępny pod: [http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2014/12/program\\_uzbrojenia\\_24\\_grudnia\\_2014\\_1.pdf](http://mon.gov.pl/z/pliki/dokumenty/rozne/2014/12/program_uzbrojenia_24_grudnia_2014_1.pdf).
- [15] *Protokół dotyczący zakazu używania na wojnie gazów duszących, trujących lub podobnych oraz środków bakteriologicznych*, Genewa, 17 czerwca 1925 r., Dz.U. 1929 r., Nr 28, poz. 278.
- [16] *Protokół postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę 12 zestawów Miniaturowych Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP) klasy mini*: <http://www.iu.wp.mil.pl/userfiles/file/informacje/2012/Protoko%C5%82%20postepowania%20IU%20266.pdf>.



- [17] *Protokoły dodatkowe do Konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r., dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół I) oraz dotyczący ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych (Protokół II), sporządzone w Genewie dnia 8 czerwca 1977, Dz.U. 1992 Nr 41, poz. 175.*
- [18] *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, Dz.U. 2013 poz. 719.*
- [19] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004, s. 10, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 31, z późn. zm.*
- [20] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju, Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1523.*
- [21] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, Dz.U. 2007 Nr 210, poz. 1524.*
- [22] *The Declaration of St. Petersburg, 1868, [w:] „The American Journal of International Law”, Vol. 1, No. 2, Supplement: Official Documents, Waszyngton D.C. 1907, s. 95-96.*
- [23] *The Teal Group UAV Market Profile and Forecast, World Unmanned Aerial Vehicle Systems, Market Profile and Forecast 2014, 11th edition, Fairfax, VA 2014.*
- [24] *U.S. Department of Defense Directive no. 3000.9 z 21 listopada 2012 r., Autonomy in Weapon Systems. Dostępny pod: <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/pdf/300009p.pdf>.*
- [25] *U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. Order – Selection of six unmanned aircraft systems test sites in accordance with FAA Modernization and Reform Act of 2012, PL-112-95. Dostępny pod: [http://www.faa.gov/uas/media/Order\\_Selecting\\_Six\\_UAS\\_Test\\_Sites.pdf](http://www.faa.gov/uas/media/Order_Selecting_Six_UAS_Test_Sites.pdf).*
- [26] *U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Electronic Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 91, Docket No. FAA-2006-25714.*
- [27] *Unmanned Aircraft Systems (UAS) Comprehensive Plan. A report on the Nation's UAS Path Forward, Federal Aviation Administration Joint Planning and Development Office, Washington D.C. 2013.*
- [28] *Unmanned Aircraft Systems (UAS), International Civil Aviation Organization, Circular 328-AN/190. Montreal 2011.*
- [29] *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U. 2002 Nr 130, poz. 1112.*
- [30] *Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Dz.U. 2006 Nr 249, poz. 1829.*

**Książki, podręczniki, opracowania, raporty, artykuły**

- [1] BRZOZOWSKI B., KORDOWSKI P., ROCHALA Z., WOJTOWICZ K., *Metody skanowania przestrzeni w systemie antykolizyjnym BSP*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej” 288, Mechanika z. 85 t. XXX (4/13), Rzeszów 2013, s. 397-403.
- [2] CALLAM A., *Drone Wars: Armed Unmanned Aerial Vehicles*, „International Affairs Review”, Vol. XVIII, No. 3, Waszyngton D.C. 2010.
- [3] CASSESE A., *The Martens Clause: Half a Loaf or Simply Pie in the Sky*, „European Journal of International Law”, Vol. 11, No. 1, Florencja 2000, s. 187-216.
- [4] Duden. *Deutsches Universalwoerterbuech*, Mannheim 2006.
- [5] GOGARTY B., ROBINSON I., *Unmanned Vehicles: A (Rebooted) History, Background and Current State of the Art*, „Journal of Law, Information and Science”, Vol. 21(2).
- [6] Hobart 2011. „Noktowizor”, nr 2/2014, Warszawa 2014.
- [7] KASTAN B., *Autonomous weapons systems: A coming legal “Singularity”?*, „Journal of Law, Technology & Policy”, vol. 2013, Chicago 2013, s. 45-82.
- [8] „Kronika Sejmowa” nr 57 (782), VII Kadencja, Warszawa 2014, s. 2, 3.
- [9] KUPIECKI R., *Siła i Solidarność. Strategia NATO 1949-1989*, Warszawa 2009.
- [10] ŁUKAWSKI R., *Wdrożenie bezzałogowych statków powietrznych do Sił Zbrojnych RP*, Referat z Forum Obronności i Bezpieczeństwa, Politechnika Warszawska, Warszawa 2014.
- [11] Polska Zbrojna, *MON: przyspieszymy program dronów*, <http://polska-zbrojna.pl/home/articleshow/12458?t=MON-przyspieszymy-program-dronow>.
- [12] QUEGUINER J.F., *Precautions under the law governing the conduct of hostilities*, „International Review of the Red Cross”, Vol. 88, No 864, Genewa 2006.
- [13] *Review of the 2012 U.S. Policy on Autonomy in Weapons Systems*, Human Rights Watch and Harvard Law School International Human Rights Clinic, Waszyngton D.C. 2013.
- [14] SHARKEY N., *The Automation and Proliferation of Military Drones and the Protection of Civilians*, [w:] „Law, Innovation and Technology”, vol. 3, issue 2, Oxford 2011, s. 229-240.
- [15] SINGER P.W., *Wired for War: The Robotics Revolution and Conflict in the Twenty-first Century*, Nowy Jork 2009.
- [16] SYMONIDES J., *Prawnomiędzynarodowe problemy użycia dronów w walce z terroryzmem*, „Kwartalnik Bellona” nr 4/2014, Warszawa 2014.
- [17] SZEFFS W., *Kierunki rozpoznania wojskowego*, „Zeszyty Naukowe AON”, nr 2(91) 2013, Warszawa 2013.
- [18] VOGEL R., *Drone Warfare and the law of Armed Conflict*, „Denver Journal of International Law and Policy”, Denver 2010, s. 101-138.
- [19] WEIZMANN N., *Remotely Piloted Aircraft and International Law*, [w:] *Hitting the target? How New Capabilities are Shaping International Intervention*, red. M. Aaronson, A. Johnson, Londyn 2013, s. 33-40.
- [20] *World Civil Unmanned Aerial Systems 2018 Market Profile and Forecast*, 2018 edition, Fairfax, VA 2018.
- [21] *Year Book of the Carnegie Endowment for International Peace*, Washington D.C. 1915.

## USE OF UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS IN THE LIGHT OF INTERNATIONAL LAW AND POLAND'S SECURITY

**Abstract.** This article examines acquiring and use of Unmanned Aerial Vehicles (UAV) in the light of security of Poland and international law. Most UAV's are used for intelligence gathering, surveillance and reconnaissance in peacetime and during war. UAV can also carry a range of explosive ordnance, including missiles and bombs. There is a rapid technological transformation in warfare with ever more equipment and weapons being delegated to unmanned vehicles controlled by humans through remote computer systems. The use of UAV invokes fundamental legal questions with regard to international law and international humanitarian law. Can UAV be considered a lawful weapon? Can the state conduct an attack with UAV outside of an armed conflict or simply outside its own jurisdiction and territory? Are UAV strikes a violation of international law? Are there legal limits to UAV's use? What are legal conditions governing the permissibility of UAV strikes? Is there a need for new law, legal basis to regulate the use of UAV, including purpose of conducting strikes? The paper tackles such legal issues. Crucial point is that there are no specific international treaties or conventions regulating the status and legality of UAVs. It is underlined that the gaps can be filled up *de lege lata* with the fundamental legal acts like UN Charter, Geneva and Hague Conventions, Convention on International Civil Aviation, the Universal Declaration of Human Rights. Important legal point is that UAV's have in common a human involvement. Such devices are remotely controlled or semi-controlled by the operator or a team. Decision regarding launch attack is still mostly in human hands (exception are the most technologically advanced systems like AEGIS). Poland with a group of NATO Allies established the Alliance Ground Surveillance (AGS) – a program that will enable to perform persistent surveillance over wide surface areas from high altitude. This operation will be performed by high altitude, long endurance UAV's i.e. Global Hawk. It seems clear that for the near future, it cannot be guaranteed that fully autonomous weapons systems will be able to comply with International Law, especially International Humanitarian Law.

It should be appropriate to suggest *de lege ferenda* that states should cease restating the clause in treaties or other international instruments. A framework convention, which brings parties to the table and enables the development of a multilateral convention, may be the best solution to the regulation of UAVs.

**Keywords:** remotely piloted aircraft, Global Hawk, dron, Alliance Ground Surveillance, Unmanned Aerial Vehicle, International Humanitarian Law.