

Każdy z nas ma swą specjalną materię w szerokiej dziedzinie stosunków międzynarodowych. Dobrze jest spojrzeć na swój przedmiot właśnie od tej szerszej strony. Biorąc prawo międzynarodowe za przykład – jest to przykład mi najbliższy – można i należy do swych konkretnych poszukiwań wprowadzić czynnik interdyscyplinarny. Zagadnienia prawne coraz rzadziej da się wyizolować w stosunku do innych aspektów stosunków międzynarodowych. Historia dyplomatyczna, wiedza o polityce międzynarodowej, socjologia stosunków międzynarodowych dają prawnikowi właściwą perspektywę i pozwalają uniknąć zarówno naiwnych uproszczeń politycznych, jak i przeceniania roli regulacji prawnej w stosunkach pomiędzy państwami.

Zebrani dziś wyróżnieni i nagrodzeni autorzy w rozmaitym stopniu natrafili i rozwiązali trudności badawcze, jakie na naszym gruncie nasuwa dyscyplina stosunków międzynarodowych. Miło mi wyrazić zadowolenie odczuwane przy dzisiejszej okazji przez zgromadzonych tu autorów.

Pisząc książkę autor zaspokaja przede wszystkim swą własną potrzebę przeniesienia na papier swej wiedzy, myśli i spostrzeżeń. Indywidualnego i osobistego charakteru tej potrzeby nie zmienia fakt, że sama potrzeba ma różne motywy i bierze się z rozmaitych źródeł, najczęściej społecznych. Rezultat pracy pisarskiej dociera wszakże do innych (niekiedy z przeszkodami, jak to się rzecz ma z moją książką)¹. Wtenczas uznanie innych, a zwłaszcza uznanie zespołu tak kompetentnego, jak jury PISM, zainteresowanie dla naszego dzieła, osądzenie go jako udanego i pożytecznego – sprawia autorom radość i zachęca konkretnie do rozwiązania nowych problemów pojawiających się w stosunkach międzynarodowych.

Porywanie samolotów w świetle prawa międzynarodowego

(Wypowiedź złożona na prośbę „Gazety Poznańskiej”, niedrukowana 1970)

W ostatnich czasach porywanie samolotów dezorganizuje komunikację powietrzną i zagraża życiu pasażerów i załogi. W okresie półtorarocznym – od początku roku 1969 do połowy roku 1970 – miało miejsce 118 porwań, a ponadto 14 aktów sabotażu lub ataku zbrojnego przeciwko samolotom komunikacji cywilnej. W incydentach tych zginęło 96 osób, a 57 zostało rannych. We wrześniu br. doszło do porwania kilku samolotów przez komandosów Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny. Nie zadowolili się oni porwaniem samolotów i skierowaniem ich na inną trasę, lecz po wylądowaniu zniszczyli samoloty, a pasażerów zatrzymali jako zakładników.

Wyczyn arabskich komandosów pokazuje, jak daleko posunęło się bezprawie na szlakach powietrznych. Prawo międzynarodowe zakazuje brania zakładników w każdej sytuacji pomię-

¹ Przepis redakcji: Krzysztof Skubiszewski był laureatem I nagrody PISM za najlepsze prace naukowe z zakresu współczesnych stosunków międzynarodowych opublikowane w 1969 r. Przyznano ją za pracę *Zachodnia granica Polski*, wydaną przez Wydawnictwo Morskie w Gdańsku – Instytut Bałtycki na prawach rękopisu. Sześć lat później ukazała się w wersji uzupełnionej nakładem Wydawnictwa Instytutu Zachodniego: *Zachodnia granica Polski w świetle traktatów*, Poznań 1975. Sprawozdanie z uroczystości wręczenia nagród patrz: *Nagrody Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych*, „Sprawy Międzynarodowe” nr 7 (220)/1970, s. 142-145.

dzy stronami walczącymi. Tymczasem w ostatnim incydencie na pustyni jordańskiej ofiarami stali się niewinni obywatele państw, które nie uczestniczą w konflikcie na Bliskim Wschodzie.

Mimo trwającego od szeregu lat porywania samolotów pasażerskich na Kubę, państwa zachowywały się dość biernie wobec tej groźby dla komunikacji lotniczej, a niektóre wręcz po cichu aprobowały tę formę politycznej demonstracji. W gruncie rzeczy w znakomitej większości porwań samolotów na Kubę chodziło nie o politykę, lecz wchodził w rachubę czyn indywidualnego awanturnika lub desperata, który niekiedy popadł był już wcześniej w konflikt z prawem.

O bierności państw świadczy ich stosunek do konwencji tokijskiej z 1963 r. Konwencja ta zajmuje się przestępstwami popełnionymi na pokładzie samolotu. Trzeba było z górą sześciu lat, by doczekać się ratyfikacji konwencji przez 12 państw, co było minimum wymaganym do nabrania mocy obowiązującej przez konwencję. Konwencja ta zresztą, bez względu jak potrzebna i pożyteczna, nie daje wyczerpujących przepisów dotyczących porywania samolotów. Tylko jeden artykuł zajmuje się bezprawnym opanowaniem samolotu przez porywacza i konwencja nie reguluje postępowania karnego w stosunku do niego, lecz zajmuje się w pierwszym rzędzie obowiązkiem państwa, w którym samolot wylądował, do przywrócenia władzy nad samolotem powołanej do tego osobie i do umożliwienia dalszej i regularnej podróży. Inny przepis konwencji tokijskiej wyraźnie przewiduje, że nie stwarza ona obowiązku ekstradycji porywaczy.

Tutaj właśnie dotykamy słabego punktu aktualnej regulacji prawnej. Państwo ma obowiązek wydać podejrzanego lub sprawcę tylko wówczas, gdy z państwem żądającym wydania zawarło obowiązujący traktat ekstradycyjny i gdy traktat ten przewiduje, że ekstradycja następuje w przypadku popełnienia danego konkretnego przestępstwa. Otóż traktaty ekstradycyjne, wyliczając objęte nimi przestępstwa, nie wzmiankują porwania samolotu – przestępstwo bowiem jest nowe. Rezultat wszakże jest taki, że ekstradycja nie następuje, a nawet gdyby wchodziła w rachubę, to potraktowanie porywacza jak przestępcy politycznego uniemożliwi ekstradycję. Prawo międzynarodowe bowiem nie zezwala na ekstradycję przestępców politycznych. We wrześniu br. doszło po raz pierwszy do wydania Stanom Zjednoczonym przez Kubę amerykańskiego porywacza – jest to objaw korzystny, jak na razie jednak raczej odosobniony, zwłaszcza w stosunkach pomiędzy Wschodem i Zachodem.

Rozwój prawa międzynarodowego w dziedzinie porywania samolotów powinien pójść w kierunku zawarcia powszechnie obowiązującego traktatu, który by pozbawił porwanie samolotu cech przestępstwa politycznego, bez względu na indywidualny cel i motywy sprawcy. Traktat taki winien przewidywać obowiązkową ekstradycję porywacza i w każdym razie – gdyby do ekstradycji nie doszło – karę długoletniego więzienia wymierzoną przez sąd miejscowy, karę tak surową, by z góry było wiadome, że porwanie samolotu nie da sprawcy żadnej korzyści.

Dalszym środkiem walki z zamachami na samoloty jest wypracowanie metod kontroli pasażerów i bagażu przed rozpoczęciem lotu. Kontrola taka, obecnie stosowana na wielu liniach lotniczych, daje pewne rezultaty, nie daje jednak nigdy gwarancji, iż zręczny porywacz nie zdoła przemyścić na pokład samolotu broni lub innego narzędzia terroru.

Pierwszym obowiązkiem przedsiębiorstwa lotniczego i każdego pilota jest zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa pasażerom. Dlatego umieszczanie na pokładzie samolotu uzbrojonych policjantów lub strażników nie jest metodą wskazaną ze względu na bezpieczeństwo lotu, aczkolwiek w kilku przypadkach doprowadziła już ta metoda do ujęcia porywacza, a nawet do jego zabicia (wypadki na liniach etiopskiej i jednej z amerykańskich). Walka na pokładzie samolotu zagraża bezpieczeństwu wielu ludzi i szansa na unieszkodliwienie jednego

przestępcy w żadnym przypadku nie może być ceną narażania życia i zdrowia cudzego. Ta sama uwaga tyczy się akrobacji powietrznych wyczynianych przez pilota, by powalić i unieszkodliwić porywacza.

W grudniu 1970 r. zbierze się w Hadze, pod auspicjami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (do której Polska należy), konferencja, która ma ułożyć traktat o zapobieganiu porywania samolotów i przewidujący kary dla sprawców. Powodzenie tego przedsięwzięcia zależeć będzie od stanowiska wszystkich państw uczestniczących w światowej komunikacji powietrznej. Jedyne bowiem energiczna akcja, nie zaś uchwalanie pobożnych rezolucji przez ONZ lub inne ciała, może przynieść poprawę w trudnej sytuacji, w jakiej znalazło się lotnictwo na świecie.

Kilka wspomnień o moim stryju¹ 12.8. [20]03

Z opowiadań mego ojca Ludwika i samego stryja Feliksa wiem, że był stryj uczniem gimnazjalnym bardzo pracowitym i sumiennym, ale w kaszę nie pozwalał sobie dmuchać. Zirytowany jakąś uwagą rosyjskiego nauczyciela (a potrafił ostro reagować – i to mu pozostało), trzasnął drzwiami tak mocno, że z jednego okna w klasie wyleciała szyba. Uszło mu to jakoś na sucho – wówczas szkoła rosyjska była już znacznie mniej represyjna niż przed rokiem 1905. W każdym razie incydent ten nie przeszkodził nagrodzeniu stryja za świetnie złożony egzamin maturalny. Nagrodą była podróż koleją transsyberyjską na Daleki Wschód. W swych listach do mego ojca z dowcipem opisywał stryj swe wrażenia z Chin i Japonii. Niestety korespondencja ta przepadła podczas wojny.

Zupełnie inną przygodą była podróż (a raczej wędrówka) stryja z Moskwy do Millerowa nad Donem w r. 1918 czyli w pełni rewolucji bolszewickiej. Stryj studiował medycynę w Moskwie i tam go zastała rewolucja. Po zakończeniu studiów (dyplom uzyskał w Kijowie w następnym roku) stryj postanowił połączyć się ze swym starszym bratem (a moim ojcem, który w Rosji opiekował się rodzeństwem jak on sam odciętym od Polski). Podczas I wojny światowej ojcu memu udało się uniknąć służby w wojsku zaborcy – został mianowany kapitanem Rosyjskiego Czerwonego Krzyża z przydziałem do Millerowa w Okręgu Wojska Dońskiego (czyli kozackiego), gdzie był lekarzem zarządzającym szpitala. Tam w końcu dotarł stryj po długiej jeździe na różne sposoby, a także po pokonaniu niektórych odcinków tej ogromnej trasy pieszo, przedzierając się przez chaos rewolucyjny i linie frontowe między Białymi i Czerwonymi. Ojciec mój opowiadał, że nikt początkowo stryja nie poznał, gdy w zniszczonym ubraniu i płaszczu, z tobołkiem na plecach i tęgim kijem w ręku stanął na progu pięknego domu mego ojca. Potem podzielił losy starszego brata w kraju ogarniętym wojną domową, aby razem z nim i siostrą (może siostrami – nie jestem pewien) na statku francuskim przez Może Czarne dotrzeć na początku roku 1920 do Warny w Bułgarii. Niebawem stanął w Warszawie.

¹ Feliks Skubiszewski (1895-1981) – lekarz chirurg, współzałożyciel UMCS, profesor i rektor, a od 2003 r. patron Akademii Medycznej (obecnie Uniwersytetu Medycznego) w Lublinie. Zob. Stanisław Tadeusz Sroka, *Skubiszewski Feliks*, w: *Słownik Biograficzny*, t. XXXVIII, Warszawa - Kraków 1997-1998, s. 490-492.