

O genezie i istocie zasady przynależności państwowej obiektów kosmicznych pod kątem analizy prawnomiędzynarodowej

Wstęp

Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie istoty przynależności państwowej obiektów kosmicznych pod kątem analizy prawnomiędzynarodowej. Problematyka ta jest częścią szerszej instytucji przynależności państwowej tak osób, jak i rzeczy, która stanowi centralne zagadnienie nie tylko prawa międzynarodowego publicznego, ale także wewnętrznego porządku prawnego poszczególnych państw. Jest to materia niezwykle złożona. Zauważył to już w 1920 r. Zygmunt Cybichowski, który w wykładzie zatytułowanym „O pojęciu i istocie przynależności państwowej”, przygotowanym na VI Zjazd Prawików i Ekonomistów z okazji Zielonych Świątków napisał: „Pojęcie przynależności jest obszerniejsze od pojęcia obywatelstwa, przynależność może mieć nie tylko osoba, czy to fizyczna czy prawna, lecz także rzecz, jak okręt lub statek powietrzny [Z. Cybichowski nie mógł wtedy jeszcze przewidzieć, że przynależność może mieć także obiekt kosmiczny — przyp. aut. M.P.]”¹.

Zasada przynależności państwowej wynika z idei władzy suwerennej i koncepcji zwierzchnictwa terytorialnego bądź osobowego. Konsekwencją tego zwierzchnictwa jest poddanie władzy państwa wszystkiego, co się na jego terytorium znajduje: wszystkich osób (tak obywateli, jak i cudzoziemców), co wyrażono już w prawie rzymskim za pomocą maksymy *qui in territorio meso est, etiam meus subditus est* oraz wszystkich rzeczy - *quiquid est in territorio, est etiam de territorio*². W artykule zostanie pominięta problematyka przynależności państwowej (obywatelstwa) osób fizycznych i przynależności państwowej osób prawnych.

Szczegółowa analiza zasady przynależności państwowej obiektów kosmicznych musi zostać poprzedzona ogólną refleksją na temat jurysdykcji państwa, która jest konsekwencją zasady suwerenności państwowej. Następnie autor przejdzie do rozważań nad istotą przynależności państwowej rzeczy przy czym – zgodnie z historyczną ewolucją ludzkości i postępującym za nią rozwojem prawa międzynarodowego - rozpocznie od krótkiego omówienia przynależności państwowej statków morskich (międzynarodowe prawo morza kształtowało się jako pierwsze),

¹ Z. Cybichowski, *O pojęciu i istocie przynależności państwowej*, Warszawa 1920, s. 9.

² J. Pieńkos, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Zakamycze 2004, s. 243.

następnie wspomniana zostanie przynależność państwowa statków powietrznych (międzynarodowe prawo lotnicze wzorowane było w dużej mierze na rozwiązaniach przyjętych w międzynarodowym prawie morza) i wreszcie na końcu analizie poddana zostanie przynależność państwowa obiektów kosmicznych (międzynarodowe prawo kosmiczne jest zjawiskiem stosunkowo najmłodszym, funkcjonującym dopiero od drugiej połowy XX w.).

W cytowanym już wykładzie „O pojęciu i istocie przynależności państwowej” Zygmunt Cybichowski, profesor Uniwersytetu Lwowskiego i dziekan Uniwersytetu Warszawskiego, sędzia Stałego Trybunału Arbitrażowego w Hadze, polski pionier i wybitny znawca prawa międzynarodowego publicznego, który pozostawił po sobie tak znakomitych uczniów jak chociażby Cezary Berezowski, w początkach formowania się II Rzeczypospolitej napisał: „Nauka prawa bez słów: „przynależność”, „przynależny” obyć się nie może”³. Autor wyraża nadzieję, że niniejszy artykuł – choćby w małym stopniu – będzie realizować ten postulat.

Jurysdykcja państwa jako następstwo suwerenności państwowej

Suwerenność jest podstawowym elementem państwowości. W doktrynie definiuje się ją ogólnie jako „niezależność od władzy jakiegokolwiek innego podmiotu prawa międzynarodowego oraz zdolność do zaciągania zobowiązań międzynarodowych i wywiązywania się z nich”⁴. Suwerenność jest uznawana za ideę regulatywną prawa międzynarodowego – ideę, „bez której niemożliwe byłoby istnienie i poznawanie struktury i instytucji tego prawa”⁵. Jest ona wiązana z pojęciem niepodległości używanym w naukach politycznych. Na suwerenność składa się szereg atrybutów: wyłączna kompetencja jurysdykcyjna względem własnego terytorium oraz obywateli, sprawowanie kompetencji w sferze polityki zagranicznej, nawiązywanie i utrzymywanie stosunków dyplomatycznych, decydowanie o wojnie i pokoju, sojuszach wojskowych, podejmowanie decyzji o uznaniu (bądź nieuznawaniu) państw i rządów, podejmowanie decyzji w zakresie członkostwa w politycznych organizacjach międzynarodowych, prowadzenie własnej, niezależnej polityki w sferze budżetowej, fiskalnej, finansowej państwa⁶. Atrybuty te często nazywa się w doktrynie

³ Z. Cybichowski, *op. cit.*, s. 9.

⁴ W. Czaplński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014, s. 173.

⁵ R. Kwiecień, *Suwerenność państwa. Rekonstrukcja i znaczenie idei w prawie międzynarodowym*, Zakamycze 2004, s. 92.

⁶ W. Czaplński, A. Wyrozumska, *op. cit.*, s. 174.

kompetencją własną państwa. W tych sprawach, zgodnie z art. 2 ust. 7 Karty Narodów Zjednoczonych⁷, państwa mogą działać całkowicie swobodnie. Natomiast w zakresie relacji międzynarodowych, kiedy państwa nawiązują między sobą stosunki, suwerenność przestaje być kategorią tak absolutną. Doznaje licznych ograniczeń ze względu na swobodnie zaciągane przez państwo zobowiązania międzynarodowe. W relacjach międzynarodowych państwo winno poszanować suwerenność innych państw⁸. W sprawie *S.S. Wimbledon* STSM stwierdził, że zawarcie umowy międzynarodowej jest konsekwencją suwerenności państwowej, nie zaś jej ograniczaniem⁹. W opinii odrębnej siedmiu sędziów STSM do opinii doradczej w sprawie stosunków celnych pomiędzy Niemcami i Austrią napisano, że „W praktyce każdy traktat zawarty między niezwisłymi państwami ogranicza w pewnej mierze władzę wynikającą z suwerenności. Całkowita i absolutna suwerenność nieograniczona żadnymi zobowiązaniami nałożonymi przez traktaty jest niemożliwa i właściwie nieznaną”¹⁰. Ciekawie o rozbieżnościach w rozumieniu suwerenności pisze w swej monografii L. Ehrlich, który zaznacza że „W nauce prawa państwowego jedni uczeni rozumieją dziś przez suwerenność najwyższą, przez nikogo poza państwem nie ograniczoną władzę, inni natomiast dwa przymioty tej władzy, tj. samowładność, czyli prawną niezależność od jakichkolwiek czynników zewnętrznych, i całowładność, czyli kompetencję normowania wszystkich stosunków wewnątrz państwa”¹¹.

Skutkiem istnienia zasady suwerenności państw jest m.in.: zakaz użycia siły, zakaz interwencji w sprawy wewnętrzne (w sferę kompetencji własnej państwa), prawo narodów do samostanowienia, zasada suwerennej równości państw. Ta ostatnia wydaje się być niezwykle istotna w pracach Organizacji Narodów Zjednoczonych, została bowiem zapisana w Karcie NZ i powtórzona w wielu rezolucjach Zgromadzenia Ogólnego ONZ, a ostatecznie doprecyzowana w Deklaracji zasad prawa międzynarodowego, gdzie enumeratywnie wyliczono jej elementy: „1) państwa są równe pod względem prawa; 2) każde państwo może korzystać ze swych praw w sposób w pełni suwerenny; 3) każde państwo ma obowiązek poszanowania podmiotowości innych państw; 4) integralność terytorialna i niepodległość polityczna każdego państwa są nienaruszalne; 5) każde państwo ma obowiązek swobodnie wybrać i rozwijać swój ustrój

⁷ Dz.U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 i 91, z późn. zm.

⁸ W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2013 s. 126.

⁹ PCIJ Publ. seria A, nr 1, s. 25 [1923]. Statek *Wimbledon* płynący pod angielską banderą przewoził broń dla Polski w trakcie wojny polsko-radzieckiej z 1920 r. Niemcy nie zgodziły się na swobodne przepłynięcie jednostki przez Kanał Kiloński argumentując, że jest to decyzja podyktowana neutralnością, którą to zasadę przyjęto na drodze aktów prawa wewnętrznego. Trybunał orzekł, że postanowienia Traktatu Wersalskiego mają pierwszeństwo przed prawem wewnętrznym państw, potwierdził zatem wolność żeglugi przez kanał.

¹⁰ PCIJ Publ. seria A/B, nr 41, s. 77 [1931], tłumaczenie za: S. Sawicki (red.), T. Kamiński, K. Myszona-Kostrzewa, *Prawo międzynarodowe publiczne w pytaniach i odpowiedziach*, Warszawa 2012, s. 98.

¹¹ L. Ehrlich, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1958, s. 123.

polityczny, społeczny, gospodarczy i kulturalny; 6) każde państwo ma obowiązek dostosowania się całkowicie i w dobrej wierze do zobowiązań międzynarodowych oraz pokojowego współżycia z innymi państwami”¹².

Suwerenność opiera się na istnieniu określonego terytorium państwa. Bez elementu terytorium nie da się mówić o suwerennym państwie. Państwo sprawuje bowiem władzę suwerenną (władztwo wyłączne) na określonym terytorium. Pojęcie terytorium urasta zatem do fundamentalnej kategorii prawa międzynarodowego¹³. Z koncepcji terytorium wynika zasada integralności terytorialnej państw i zasada mówiąca o zakazie ingerencji w wewnętrzne sprawy państwa.

Malcolm Shaw przytacza w swej monografii „Prawo międzynarodowe” wyrok sędziego Hubera wydany w sprawie *Wyspy Palmas*¹⁴, w którym stwierdzono, że „suwerenność w odniesieniu do części powierzchni kuli ziemskiej jest warunkiem prawnym niezbędnym dla włączenia tego obszaru do terytorium danego państwa”. Suwerenność terytorialna ma aspekt pozytywny - wyłączna kompetencja państwa na własnym terytorium, i negatywny – obowiązek do poszanowania praw innych państw. Ażeby móc mówić o własnym terytorium, państwo musi posiadać do niego tytuł prawny.

Podstawowym znaczenie ma w zakresie suwerenności terytorialnej fakt sprawowania władzy w sposób efektywny. Tylko „faktyczne, nieprzerwane i pokojowe wykonywanie przez państwo swoich funkcji stanowi w sporze logiczne i naturalne kryterium suwerenności terytorialnej”¹⁵. Nie zawsze jednak efektywna kontrola oznaczać musi posiadanie i zasiedlenie danego terytorium. Jest to zależne od wielu czynników dotyczących konkretnego terytorium¹⁶.

¹² Rezolucja 2625 (XXV) z 24.10.1970 r., tłumaczenie za: S. Sawicki (red.), T. Kamiński, K. Myszone-Kostrzewa, *op. cit.*, s. 99-100.

¹³ M.N. Shaw, *Prawo Międzynarodowe*, Warszawa 2000, s. 254.

¹⁴ 2 RIAA, s. 829, 838 [1928]; 4 ILR, s. 103, 104, tłumaczenie za: M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 255. Arbitraż ten prowadzony przed STA, dotyczył sporu między Stanami Zjednoczonymi a Holandią o przedmiotową wyspę na Pacyfiku. W rozstrzygnięciu arbiter Max Huber stwierdził, że suwerenną władzę sprawuje się poprzez „faktyczne, nieprzerwane i pokojowe wykonywanie państwowych funkcji”, co przejawia się w różnego rodzaju działaniach administracyjnych podejmowanych na przestrzeni wieków. Ponadto podkreślił, że suwerenność terytorialna może przejawiać się w różnych formach odpowiednich do danego miejsca i czasu; nie jest zatem pojęciem absolutnym. Przykładem oprócz wspomnianego powyżej sporu o *Wyspę Palmas* mogą być także rozstrzygnięcia w sprawach niezamieszkałej *Wyspy Clipperton* między Francją a Meksykiem (2 RIAA, s. 1105 [1931]; 6 ILR, s. 105) oraz *Wschodniej Grenlandii* pomiędzy Danią a Norwegią (PCIJ, seria A/B, nr 53, s. 46 [1933]), gdzie wprost stwierdzono, że efektywność zawłaszczenia terytorium może mieć charakter względny. Sprawy te dokładnie omawia M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 255-271.

¹⁵ 2 RIAA, 829, 840 [1928]; 4 ILR, s. 103, 104.

¹⁶ M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 266.

Część autorów dokonuje rozróżnienia między suwerennością a zwierzchnictwem terytorialnym względem danego terytorium. Wzorują się oni na konstrukcjach zapożyczonych z prawa cywilnego, gdzie oddziela się własność od posiadania¹⁷. Mogą one przysługiwać różnym państwom względem jednego terytorium. Choć taki podział jest w doktrynie krytykowany, część orzeczeń Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej wydaje się go uzasadniać. Przykładem może być rozstrzygnięcie z 1937 r. dotyczące Kreta i Samos. Spór sprowadzał się do tego, czy Turcja ma władzę suwerenną nad tymi wyspami czy też, ze względu na rozwiniętą autonomię, suwerenność turecka względem nich wygasła. Trybunał stwierdził, że „pomimo swej autonomii Kreta nie przestała być częścią Imperium Otomańskiego. Nawet jeżeli sułtan musiał uznać istotne ograniczenia wykonywania swych praw suwerennych, to sama suwerenność nie przestała do niego należeć”¹⁸.

Kolejnym argumentem za rozdzieleniem zwierzchnictwa terytorialnego i suwerenności wydaje się być instytucja służebności międzynarodowej oraz cesja administracyjna. Służebność oznacza uprawnienie przyznane konkretnemu państwu do wykonywania określonych praw podmiotowych na terytorium innego państwa. Państwo, na którego terytorium zostały ustanowione służebności, zobowiązane jest do znoszenia działań państwa uprawnionego. Przykładem może być chociażby tzw. „korytarz eksterytorialny” pomiędzy Prusami wschodnimi a pozostałym terytorium Rzeszy Niemieckiej przez terytorium II Rzeczypospolitej. Natomiast cesja administracyjna to przekazanie administracji na danym terytorium na rzecz innego państwa na czas nieokreślony. Jest ona dokonywana na podstawie umowy międzynarodowej, przy czym suwerenność pozostaje niezmieniona. Przykładem jest np. tzw. układ *Hay-Bunau-Varilla* z 18.11.1903 r. zawarty pomiędzy Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Panamą, który nadawał USA trwałe prawa terytorialne względem strefy kanałowej. Teoretycznie Panamie pozostawiono suwerenność, jednak USA winny sprawować władzę „tak, jakby były suwerenem (...) z pełnym wyłączeniem wykonywania przez Panamę jakichkolwiek praw suwerennych, kompetencji i władzy”¹⁹. Niemniej jednak większość autorów rozróżnienie między suwerennością a zwierzchnictwem terytorialnym względem danego terytorium traktuje jako sztuczne i nieefektywne oraz stanowiące zagrożenie dla pewności prawa.

¹⁷ A. Łazowski, A. Zawidzka, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2008, s. 113.

¹⁸ PCIJ Publ., seria A/B, nr 71, s. 103 [1937], tłumaczenie za: W. Czapliński, A. Wyrozumska, *op. cit.*, s. 176.

¹⁹ http://avalon.law.yale.edu/20th_century/pan001.asp, tłumaczenie za: W. Czapliński, A. Wyrozumska, *op. cit.*, s. 177.

Wyróżnia się także kategorię kondominium – formę zwierzchnictwa terytorialnego, gdzie władza państwa jest jednocześnie sprawowana przez kilka państw na danym obszarze. Dla zainteresowanych państw kondominium jest terytorium niejako zagranicznym, jednak każde z nich chce przejąć nad nim suwerenność wyłączną.

Należy pamiętać o możliwych ograniczeniach zwierzchnictwa terytorialnego, które mogą istnieć za zgodą lub bez zgody „suwerena terytorialnego”²⁰. Takimi ograniczeniami mogą być: serwitut międzynarodowy, dzierżawa, tranzyt, ograniczenia związane z wojną (demilitaryzacja, okupacja i neutralizacja), bazy wojskowe czy pobyt wojska innego państwa²¹.

Jurysdykcja to możliwość państwa do oddziaływania na osoby, własność i okoliczności, jest ona przejawem – jak zostało to już wcześniej wspomniane – suwerenności i równości państwa, a także zasady nieingerencji w sprawy wewnętrzne²². To dzięki jurysdykcji państwo może nawiązywać, rozwiązywać, a także zmieniać stosunki prawne, może także wypowiadać zobowiązania. Jurysdykcja jest sprawowana przez władze określone w systemie prawnym danego państwa. Parlament przyjmuje ustawy, sądy są powołane do podejmowania wiążących decyzji, natomiast rząd (administracja) wyposażony jest w uprawnienia i jurysdykcję do egzekwowania norm prawa. Należy odróżnić możliwość stanowienia prawa (tzw. jurysdykcja dyrektywalna) od zdolności egzekwowania jego przestrzegania (tzw. jurysdykcja wykonawcza). Jurysdykcja nie zawsze ma - choć pierwotnie tak właśnie było – charakter terytorialny. Może być powiązana także z innymi podstawami, jak chociażby przynależność państwowa (względem rzeczy) czy obywatelstwo (względem osób). Natomiast egzekwowanie prawa jest ograniczone czynnikiem w postaci terytorium. Jurysdykcję dyrektywalną (odnoszącą się do stanowienia prawa) można wykonywać względem wszystkich zdarzeń w granicach terytorium państwa bez względu, czy sprawca jest obywatelem tego państwa i jurysdykcja taka będzie się wtedy opierać na przynależności państwowej. Natomiast jurysdykcja wykonawcza może być wykonywana tylko wtedy, gdy podejrzany znajduje się na terytorium danego państwa. Należy jeszcze raz podkreślić, że jurysdykcja nie zawsze musi być powiązana z terytorium. Wiele państw posiada jurysdykcję sądenia przestępstw, których nie popełniono na ich terytorium. Natomiast szczególne kategorie osób (np. dyplomaci), własności i okoliczności są wyłączone spod jurysdykcji terytorialnej, mimo iż znajdują się albo dzieją na terytorium danego państwa.

²⁰ M. Muszyński, *Państwo w prawie międzynarodowym. Istota rodzaje i atrybuty*, Bielsko-Biała 2011, s. 47.

²¹ *Ibidem*, s. 47-50.

²² M.N. Shaw, *op. cit.*, s. 346.

Przynależność państwowa obiektów kosmicznych – geneza

Zasada przynależności państwowej rzeczy kształtowała się początkowo w głównie zwyczajowym międzynarodowym prawie morza. Wzorce te przeniesiono potem do praktycznie w całości traktatowego międzynarodowego prawa lotniczego, a następnie do międzynarodowego prawa kosmicznego, wprowadzając zasadę przynależności państwowej obiektów kosmicznych.

Przynależność państwowa statków morskich

Każdy statek morski ma nazwę pełniącą funkcje identyfikacyjne, posiada port macierzysty, a przede wszystkim ma przynależność państwową (ang. *nationality*, fr. *nationalite*)²³. Jest to szczególnego rodzaju węzeł prawny łączący statek z państwem, do którego statek przynależy, z czego wynikają określone konsekwencje prawne. Przede wszystkim statek podlega prawu obowiązującemu w tym państwie. Zewnętrznym przejawem przynależności statku jest podnoszona tradycyjnie na jego rufie bandera (flaga) statku. Statek może mieć przynależność tylko jednego państwa. Nabywa ją z chwilą rejestracji we właściwym rejestrze publicznym prowadzonym w państwie przynależności. Staje się poprzez ten fakt quasi nieruchomością, gdyż w rejestrze są ujawniane prawa rzeczowe na statku (podobnie jak ujawniane są prawa rzeczowe w księdze wieczystej nieruchomości).

Państwo sprawuje wyłączną władzę i jurysdykcję na morzu pełnym nad statkami podnoszącymi jego banderę (tzw. zwierzchnictwo okrętowe)²⁴. To, co dzieje się na statku traktuje się tak, jakby miało miejsce na terytorium konkretnego państwa. Powstała nawet teoria terytorialności statków, traktująca statki jako tzw. „terytoria pływające”. Jednak obecnie jest ona gremialnie odrzucana przez doktrynę jako koncepcja opierająca się na bezużytecznej fikcji²⁵.

Co ciekawe, dawniej przynależność państwową mogły nadawać swoim statkom tylko państwa nadbrzeżne. Sytuacja ta zmieniła się w 1921 roku, kiedy to przyjęto Deklarację w sprawie uznania prawa do bandery państw pozbawionych wybrzeża morskiego z 20.04.1921 r.²⁶, która

²³ J. Łopuski, *Wstęp do współczesnego prawa morskiego*, [w:] *Prawo morskie*, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz 1996, s. 161.

²⁴ J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2014, s. 245.

²⁵ W. Góralczyk, S. Sawicki, *op. cit.*, s. 198.

²⁶ Dz.U. z 1925 r. Nr 47, poz. 328.

nadała prawo podnoszenia swojej bandery także państwom śródlądowym. Obecnie taka możliwość nie budzi zastrzeżeń i jest zgodnie uznawana przez społeczność międzynarodową.

W doktrynie przyjmuje się, że instytucja przynależności państwowej statku jest jedną z powszechnie uznawanych zasad międzynarodowego prawa morza²⁷. Początków jej istnienia należy upatrywać już w czasach feudalnych, kiedy to kupcy otrzymywali ze swojego miasta portowego tzw. „listy morskie” poświadczające, że statek jest własnością obywatela danego miasta. Pojęcie bandery pojawiło się natomiast w rewolucyjnej Francji, wraz z wykształceniem się kolorów flagi państwowej. Po raz pierwszy warunki, jakie musiał spełniać statek, aby mógł podnosić banderę danego państwa zostały sprecyzowane w brytyjskim Akcie Nawigacyjnym z 1651 r. Aby uzyskać brytyjską przynależność państwową statek musiał spełniać następujące wymogi: 1) budowa w Anglii przez angielskich budowniczych; 2) własność Anglików; 3) załoga złożona z Anglików. Następnie podobne wymogi zostały ustanowione przez np. Francję, choć z czasem stopniowo je osłabiano. W szczególności szybko zrezygnowano z pierwszego, potem zaś z kolejnych²⁸. W obecnych czasach wszystkie kryteria straciły na znaczeniu w obliczu problemu *flags of convenience*.

Istotą przynależności statku jest uznanie, że statek – w zakresie pewnych spraw, jak np. porządek wewnętrzny na statku - podlega prawu państwa przynależności i nadzorowi organów tego państwa. Ponadto statek ma prawo do opieki (marynarki wojennej na morzu pełnym oraz konsulów w obcych portach) ze strony państwa swojej przynależności, gdy znajduje się poza jego granicami. Gdy statek przebywa na morzu pełnym, podlega wyłącznemu zwierzchnictwu państwa przynależności, z drobnymi wyjątkami. Na państwie przynależności spoczywa niejako domniemany obowiązek egzekwowania respektowania przez zarejestrowane w nim statki norm prawa międzynarodowego. Przynależność państwowa ma zatem niezwykle istotne znaczenie w relacjach międzynarodowych. Przynależność decyduje czy daną umowę, np. dotyczącą żegluga czy rybołówstwa można stosować do danego statku. Ma niebagatelne znaczenie w międzynarodowym prawie prywatnym, gdy idzie o normy kolizyjne wskazujące na właściwość prawa w sprawach dotyczących statku²⁹.

W interesie całej społeczności międzynarodowej leży, aby na wodach morza pełnego, gdzie uprawiana jest żegluga międzynarodowa, istniał określony i powszechnie stosowany porządek prawny. Temu właśnie służy instytucja przynależności państwowej statków morskich, bo to

²⁷ S. Matysik, *Podręcznik Prawa Morskiego*, Warszawa 1975, s. 60 i n.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 161.

przede wszystkim państwa czuwają nad tym bezpieczeństwem poprzez efektywne sprawowanie kontroli nad swoimi statkami oraz egzekwowanie prawa, co umożliwia zasada przynależności państwowej. Podleganie prawu danego państwa nakłada na armatora obowiązki administracyjne i socjalne, daniny finansowe, czasem także ograniczenia w prowadzeniu działalności³⁰.

Niestety prawo międzynarodowe nie precyzuje warunków, jakie winny być spełnione przy rejestrowaniu statków morskich, pozostawiając to newralgiczne zagadnienie prawu wewnętrznemu państw. Wymaga jedynie, aby każdy statek posiadał przynależność państwową tylko jednego państwa. Wprawdzie w Konwencji Genewskiej o morzu pełnym sprecyzowano w art. 5 § 2, że: „Pomiędzy Państwem a statkiem powinien istnieć rzeczywisty związek; w szczególności Państwo powinno skutecznie wykonywać swoją jurysdykcję i swą kontrolę w zakresie technicznym, administracyjnym i socjalnym nad statkami podnoszącymi jego banderę”³¹, jednak regulacja ta okazała się niewystarczająca. Dlatego w Konwencji o prawie morza z 1982 r. ponownie zamieszczono odpowiednie regulacje w art. 91³²:

„1. Każde państwo określa warunki przyznawania statkom swojej przynależności państwowej, rejestrowania statków na swoim terytorium oraz przyznawania prawa podnoszenia swojej bandery. Statki posiadają przynależność tego państwa, którego banderę mają prawo podnosić. Pomiędzy państwem a statkiem powinna istnieć rzeczywista więź.”

2. Każde państwo wydaje statkom, którym przyznało prawo podnoszenia swojej bandery, dokumenty potwierdzające takie prawo.”

i w art. 94, gdzie określono obowiązki państwa bandery.

Niedosyt takiego rozwiązania pokazuje powszechna (szczególnie w historii powojennej) praktyka przeważnie wyspiarskich państw tzw. wygodnych, tanich bander (*flags of convenience*), takich, jak Liberia, Panama, Wyspy Bahama, Cypr, Malta, Bermudy, Honduras, Mauritius, Liban, Jamajka.

Przynależność państwowa statków powietrznych

³⁰ *Ibidem*, s. 162.

³¹ Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

³² Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

Wykształcona i uznana instytucja przynależności państwowej statków morskich została następnie przeniesiona na grunt międzynarodowego prawa lotniczego. Na konferencji dyplomatycznej odbywającej się w Paryżu w 1910 roku, z inicjatywy niemieckiego delegata sformułowano koncepcję narodowego traktowania statków powietrznych. Została ona szeroko omówiona w pracy J.C. Coopera. Marek Żylicz w swojej monografii „Prawo Lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe” zamieszcza streszczenie tej koncepcji³³:

- każdy statek powietrzny, aby wykonywać loty międzynarodowe, powinien być poddany kontroli państwa, które byłoby odpowiedzialne wobec innych państw za rzetelne wykonywanie tej kontroli;
- wraz z obowiązkami nałożonymi na statek powietrzny w lotach międzynarodowych przyznaje się prawa, a w celu ich wyegzekwowania statek powietrzny może potrzebować opieki państwa, które w granicach prawa międzynarodowego mogłoby interweniować;
- rola ta w sposób naturalny należy się państwu obarczonemu kontrolą nad statkiem powietrznym;
- odpowiedzialność i prawo opieki, połączone w jednym państwie, stwarzają między tym państwem i statkiem powietrznym więź podobną do istniejącej między państwem i statkiem morskim noszącym jego banderę, a nazywaną przynależnością państwową statku;
- można bez trudności używać tej samej nazwy, mówiąc o statusie statku powietrznego w stosunku do państwa, które go kontroluje i jest za niego odpowiedzialne;
- koncepcja powyższa nie przesądza jeszcze traktowania statku powietrznego z punktu widzenia jurysdykcji oraz kolizji praw.

Także Instytut Prawa Międzynarodowego zajmował się zagadnieniem przynależności państwowej statków powietrznych. W 1911 roku sformułował bowiem zasadę, że każdy statek powietrzny powinien posiadać przynależność tego kraju, gdzie został zarejestrowany. Do państwa należy ustalenie warunków, od których zależy rejestracja. Zagadnienie przynależności państwowej statków powietrznych („narodowość”, ang. *nationality*, fr. *nationalite*) zostało uregulowane w rozdziale II Konwencji Paryskiej z 1919 roku. W artykule 6 konwencja stanowi, że „Statki powietrzne mają przynależność państwową tego Państwa, do którego

³³ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 41-42.

rejestrów są wpisane (...)”. Ponadto statek powietrzny nie może być zarejestrowany w kilku Państwach (art. 8)³⁴.

Postanowienia te zostały następnie potwierdzone w Konwencji Madryckiej (1.11.1926 r.)³⁵ i Konwencji Hawańskiej (20.02.1928 r.)³⁶, a także w prawie wewnętrznym ogółu państw. Respektowanie tej zasady stało się powszechne i nie budziło żadnych wątpliwości. Niemniej jednak Konwencja Chicagowska jeszcze raz potwierdziła ustalone już zasady prawa powszechnego w art. 17 i 18. Statki powietrzne mają przynależność państwową Państwa, w którym są zarejestrowane. (art. 17). Statek powietrzny nie może być ważnie zarejestrowany więcej niż w jednym Państwie, jednakże jego rejestracja może być przeniesiona z jednego Państwa do innego (art. 18).

Na pierwszy rzut oka widać, że postanowienia Konwencji Chicagowskiej są wprost kalką przepisów Konwencji Paryskiej. Tego samego statku nie można ważnie rejestrować w kilku państwach. Jest to potwierdzenie zasady przynależności wyłącznej statku powietrznego. Można jednak przenieść rejestrację z jednego państwa do drugiego. W takiej sytuacji statek traci przynależność w jednym państwie, a nabywa jej w drugim. Jest to zmiana przynależności, czego nie należy mylić z utratą przynależności - sytuacji, w której statek powietrzny ulega skreśleniu z właściwego rejestru. Konwencja Chicagowska pozostawia decyzję o warunkach rejestracji w gestii państw - stron konwencji. W konwencji określono także obowiązki państwa przynależności³⁷.

Każdy statek powietrzny posiada swój znak rozpoznawczy, na który składa się znak rejestracji (*registration mark*) i znak przynależności (*nationality mark*)³⁸. Taki obowiązek sformułował już Instytut Prawa Międzynarodowego w wielokrotnie cytowanej już uchwale z 1911 roku.

Konwencja Chicagowska zobowiązuje również do umieszczenia znaków przynależności na statkach powietrznych. Art. 20 stanowi „Każdy statek powietrzny używany w międzynarodowej żegludze powietrznej powinien nosić właściwe znaki przynależności państwowej i rejestracyjne”³⁹. Co ciekawe prawo międzynarodowe wprowadza obowiązek

³⁴ Dz.U. z 1929 r. Nr 6, poz. 54.

³⁵ Zwana także konwencją iberoamerykańską.

³⁶ Zwana także konwencją panamerykańską.

³⁷ C. Berezowski, *Międzynarodowe Prawo Lotnicze*, Warszawa 1964, s. 105.

³⁸ *Ibidem*, s. 106.

³⁹ Dz.U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

posiadania znaków rozpoznawczych w związku z międzynarodową żeglugą powietrzną, pomija zaś żeglugę krajową. Wiele szczegółowych regulacji w zakresie znaków przynależności i rejestracji statków powietrznych zamieszczono w załączniku 7 do Konwencji Chicagowskiej. Są to międzynarodowe wzory i zalecenia. Załącznik ustala znaczenie pojęcia państwa rejestracji – jest to państwo, do którego rejestru statek został wpisany. Znaki przynależności i rejestracji umieszczone na statku muszą składać się z ugrupowania znaków pisarskich. Znak przynależności umieszcza się przed znakiem rejestracji. Znaki należy namalować na statku powietrznym lub umieścić w inny sposób zapewniający ich trwałość. Dla oznaczeń używa się liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich – bez żadnej ornamentacji. Prowadzony przez państwo rejestr powinien zawierać – dla każdego statku zarejestrowanego – dane uwidocznione również w świadectwie rejestracji⁴⁰. Ponadto załącznik 7 do Konwencji Chicagowskiej nakłada obowiązek umieszczenia w widocznym miejscu przy głównym wejściu na statek tablicy tożsamości (*identification plate*). Musi się na niej znajdować przynajmniej znak przynależności i znak rejestracji statku powietrznego. W dodatku do cytowanego załącznika znajdziemy listę znaków przynależności. Dla przykładu Polski znak przynależności to SP.

Prawo wewnętrzne państw uzupełnia prawo międzynarodowe wprowadzając obowiązek wyposażenia w znak rejestracji każdego statku powietrznego (nie tylko używanego w międzynarodowej żegludze).

Konwencja Chicagowska w artykule 21 zobowiązuje państwa - strony konwencji do zawiadomienia o rejestracji (notyfikacja rejestracji – *report of registration*): „Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do dostarczania na życzenie innego Umawiającego się Państwa lub Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczących rejestracji i własności poszczególnych statków powietrznych zarejestrowanych w danym Państwie”⁴¹. Ponadto każde Umawiające się Państwo powinno dostarczyć Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami, jakie ta organizacja może ustanowić, sprawozdań zawierających takie dane, jakie może udostępnić co do własności i kontroli statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie i używanych zazwyczaj w międzynarodowej żegludze powietrznej. Otrzymane w ten sposób przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dane będą na życzenie udostępnione przez nią innym Umawiającym się Państwom (art. 21). Przedmiotem informacji jest rejestracja i własność każdego statku powietrznego, zarejestrowanego w państwie informującym. Co

⁴⁰ C. Berezowski, *op. cit.*, s. 106.

⁴¹ Dz.U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

należy podkreślić, obowiązek notyfikacji dotyczy każdego zarejestrowanego w danym państwie statku, a więc także takiego, który nie jest używany w międzynarodowej żegludze powietrznej⁴². Ostatnim obowiązkiem, jaki konwencja chicagowska nakłada na państwa jest składanie sprawozdań. Przedmiotem owych sprawozdań są informacje dotyczące własności i kontroli statków zarejestrowanych. Informacje te dotyczą statku powietrznego, którego zwykle używa się w międzynarodowej żegludze powietrznej. Sprawozdania kieruje się do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organisation* – ICAO). Ta zaś udziela informacji pozostałym stronom konwencji na ich wyraźne żądanie.

Z przynależności państwowej jako więzi publicznoprawnej między statkiem powietrznym a państwem wynikają konkretne konsekwencje. Każde państwo sprawuje jurysdykcję i władzę nad swoimi statkami powietrznymi a zarazem opiekuje się nimi. Ogół uprawnień państwa przynależności w stosunku do statku powietrznego można nazwać zwierzchnictwem samolotowym (analogicznie do zwierzchnictwa okrętowego w prawie morza). Tak więc to, co dzieje się na pokładzie statku powietrznego będzie bardzo często traktowane tak, jakby miało miejsce na terytorium państwa. Polski Kodeks karny w artykule 5 stanowi: „Ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczypospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej”⁴³.

Istota przynależności państwowej obiektów kosmicznych

Po udanym zabiegu przeniesienia zasad przynależności państwowej statków morskich na grunt międzynarodowego prawa lotniczego, oczywistym było skorzystanie z tej instytucji także względem obiektów kosmicznych. Dlatego też Zgromadzenie Ogólne ONZ w rezolucji nr 1862/XVII z 1963 r. przyjęło zasadę, według której każdy obiekt kosmiczny podlega jurysdykcji i kontroli państwa, do którego rejestru został wpisany. Zasadę tę potwierdzono ostatecznie w art. VIII Traktatu z 27.01.1967 r. o zasadach określających działalność państw w zakresie badania i wykorzystywania przestrzeni kosmicznej z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi⁴⁴.

⁴² C. Berezowski, *op. cit.*, s. 107.

⁴³ Dz.U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553.

⁴⁴ Dz.U. z 1968 r. Nr 14, poz. 82.

W 1975 roku otwarto do podpisania Konwencję o rejestracji obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną⁴⁵. W art. II ust. 1 zobowiązano sygnatariuszy do wpisywania wysyłanych obiektów kosmicznych we właściwych rejestrach krajowych. Ponadto, zgodnie z art. IV Konwencji, państwa wysyłające obiekty kosmiczne są obowiązane dostarczyć Sekretarzowi Generalnemu ONZ następujące informacje: a) nazwę Państwa lub Państw wypuszczających; b) odpowiedni znak rozpoznawczy obiektu kosmicznego lub jego numer rejestracyjny; c) datę i terytorium lub miejsce wypuszczenia; d) główne parametry orbity, w tym: I okres obiegu, II kąt nachylenia, III apogeum, IV perygeum; wreszcie e) ogólne przeznaczenie obiektu po to, by Sekretarz mógł wpisać je do rejestru międzynarodowego. Natomiast treść rejestrów krajowych tak, jak w międzynarodowym prawie morza, pozostawiono do określenia państwom, które je prowadzą (art. II ust. 3). W art. III ust. 2 Konwencji zapewniono swobodny dostęp do informacji zawartych w rejestrze międzynarodowym prowadzonym przez Sekretarza Generalnego ONZ⁴⁶.

W art. I natomiast określono za pomocą definicji legalnych kluczowe pojęcia, takie jak „Państwo wypuszczające”, „obiekt kosmiczny”, „Państwo rejestrujące”. Rozróznilo zatem państwo, które wypuszcza obiekt kosmiczny od państwa rejestracji. „Państwo wypuszczające” to „Państwo, które wypuszcza lub powoduje wypuszczenie obiektu kosmicznego” oraz „Państwo, z którego terytorium lub urządzeń obiekt kosmiczny jest wypuszczony”. „Państwem rejestrującym” jest zaś „Państwo wypuszczające, w którego rejestr wpisany został obiekt kosmiczny zgodnie z art. II”. Państwo wypuszczające rejestruje obiekt kosmiczny przez wpis do stosownego rejestru, który samo prowadzi. O utworzeniu rejestru należy poinformować Sekretarza Generalnego ONZ (art. II ust. 1)⁴⁷.

Część doktryny próbowała przeforsować tezę, jakoby w międzynarodowym prawie kosmicznym nie ma potrzeby posługiwać się kryterium przynależności (narodowości) państwowej obiektu kosmicznego. W rezolucji przyjętej na koniec konferencji Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego w Buenos Aires (1968 r.), gdzie omawiano problematykę rejestracji obiektów kosmicznych, przyjęto wprost, że „statki kosmiczne nie potrzebują posiadać przynależności państwowej”⁴⁸. Wniosek taki miałby wynikać z faktu tylko formalnego charakteru wpisu do rejestru, który decyduje o poddaniu obiektu kosmicznego jurysdykcji i

⁴⁵ Dz.U. z 1979 r. Nr 5, poz. 21.

⁴⁶ A. Górbiel, *Międzynarodowe Prawo Kosmiczne*, Warszawa 1985, s. 93.

⁴⁷ Dz.U. z 1979 r. Nr 5, poz. 21.

⁴⁸ A. Górbiel, *op. cit.*, s. 94.

kontroli danego państwa. Zwolennicy takiego stanowiska argumentowali, że instytucji narodowości nie da się pogodzić z częstą sytuacją wysyłania statków kosmicznych przez dwa lub więcej państw albo przez organizację międzynarodową. Jednak tezę tę należy uznać za niesłuszną, gdyż stosunkowo proste rozwiązanie przynosi tu art. II ust. 2 Konwencji, który stanowi, że w przypadku, gdy jeden obiekt kosmiczny jest wysyłany przez dwa albo więcej państw, to te państwa wspólnie ustalają, które z nich ma ten obiekt zarejestrować „zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu uwzględniając postanowienia art. VIII Traktatów o zasadach określających działalność państw w zakresie badania i wykorzystywania przestrzeni kosmicznej, łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi i bez uszczerbku dla odpowiednich układów, które zostały albo zostaną zawarte pomiędzy państwami wysyłającymi w sprawie jurysdykcji i kontroli nad obiektem kosmicznym oraz jego personelem”⁴⁹.

Poprzez wpis do rejestru krajowego, a także przesłanie stosownych informacji Sekretarzowi Generalnemu ONZ, obiekt kosmiczny podlega władztwu państwa rejestracji. Skutki w sferze międzynarodowej są tu analogiczne do tych, jakie powstają w odniesieniu do rejestracji omawianych już statków morskich i powietrznych – jest to nadanie przynależności państwowej. Należy – wobec wątpliwości części doktryny – jeszcze raz podkreślić, że rejestracja obiektu kosmicznego pociąga za sobą określenie przynależności państwowej⁵⁰. I. H. Ph. Diederiks-Verschoor w pracy „Registration of Spacecraft”⁵¹ wprost pisze, że „Rejestracja statuuje więź między państwem a obiektem kosmicznym. Ta więź ma podwójny charakter. Z jednej strony zapewnia obiektowi kosmicznemu ochronę państwa, z drugiej zaś strony interesy osób postronnych są chronione ze względu na fakt, że państwo odpowiada za obiekt kosmiczny, który należy do tego państwa”.

Tak, jak w międzynarodowym prawie morza, jak i w międzynarodowym prawie lotniczym, także i w doktrynie międzynarodowego prawa kosmicznego powstała koncepcja quasi terytorialnego traktowania obiektów kosmicznych. Wynika to z władztwa, które państwo rozciąga nad samym obiektem i osobami w nim się znajdującymi. Teorię tę należy odrzucić, bowiem wprowadza ona niepotrzebne komplikacje dotyczące statusu prawnego obiektu kosmicznego, który np. powraca z kosmosu i ląduje na terytorium obcego państwa.

⁴⁹ Dz.U. z 1979 r. Nr 5, poz. 21.

⁵⁰ A. Górbiel, *op. cit.*, s. 96.

⁵¹ I. H. Ph. Diderkis-Verschoor, *Registacton of Spacecraft*, [w:] *New Frontiers in Space Law*, E. McWhinney, M.A. Bradley (red.), Leiden 1969, s. 125.

W artykule VIII Traktatu Kosmicznego mowa jest o „jurysdykcji i kontroli”, którą państwo sprawuje nad swoimi obiektami kosmicznymi. Chodzi tu o pełną i wyłączną władzę nad własnymi obiektami kosmicznymi wszędzie tam gdzie mogą się one znajdować – w przestrzeni pozaatmosferycznej, na ciałach niebieskich. Jurysdykcja ta ma charakter terytorialny lub personalny – państwo rejestracji stanowi prawo wiążące obiekt kosmiczny i osoby przebywające na jego pokładzie oraz egzekwuje jego przestrzeganie⁵². Państwa postronne mają natomiast powstrzymać się od wszelkich działań, które mogłyby tę jurysdykcję utrudniać. Kontrola zaś sprowadza się do wyłącznego prawa państwa do nadzorowania działań obiektów kosmicznych i ich personelu⁵³. W oczywisty sposób państwo rejestracji obiektu kosmicznego ponosi pełną odpowiedzialność międzynarodową za szkody spowodowane poprzez wysłanie tego obiektu w przestrzeń kosmiczną⁵⁴.

Należy jednak zwrócić uwagę – co trafnie czyni w swej monografii „Nawigacja satelitarna w świetle prawa międzynarodowego” K. Myszone-Kostrzewa - na niepokojącą praktykę państw wypuszczających, które nie dokonują rejestracji w rejestrze Sekretarza Generalnego ONZ. W wyniku tego proceduru Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło nawet rezolucję nr 62/101 z 2007 r., w której ponownie przedstawione zostały zasady odnoszące się do rejestracji obiektów kosmicznych⁵⁵. Czas pokaże czy taka reakcja społeczności międzynarodowej okaże się wystarczająca.

Często zdarza się, że trajektoria lotu obiektu kosmicznego zmierzającego w przestrzeń pozaatmosferyczną albo powracającego z kosmosu przecina przestrzeń powietrzną obcego państwa. Powstaje w takiej sytuacji konflikt między suwerennością państwa, do którego przestrzeń powietrzna należy i państwa rejestracji obiektu kosmicznego. Ponadto rodzi się pytanie, czy taki przelot przez obcą przestrzeń powietrzną ma wpływ na status prawny samego obiektu kosmicznego. Niestety międzynarodowe prawo kosmiczne nie reguluje tego zagadnienia. Z pomocą przychodzi tu jednak jednolita praktyka państw (prawo zwyczajowe), która jest w tym zakresie jednoznaczna. Jeszcze ani razu żadne państwo nie zgłosiło naruszenia swojej suwerenności przez obiekt kosmiczny, co pozwala twierdzić, że doszło do wykształcenia się powszechnej normy prawa międzynarodowego zwyczajowego, która pozwala na takie przeloty⁵⁶. Co za tym idzie, w czasie przelotu obiektu kosmicznego w obcej przestrzeni

⁵² K. Myszone-Kostrzewa, *Nawigacja satelitarna w świetle prawa międzynarodowego*, s. 38.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ A. Górbiel, *op. cit.*, s. 97.

⁵⁵ K. Myszone-Kostrzewa, *Nawigacja satelitarna ...*, s. 39.

⁵⁶ A. Górbiel, *op. cit.*, s. 98.

atmosferycznej nie dochodzi do zmiany statusu samego obiektu, państwo przynależności obiektu cały czas sprawuje nad nim pełne władztwo. W art. VIII Traktatu Kosmicznego stwierdzono wyraźnie, że „własność obiektów kosmicznych wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną, łącznie z obiektami, które wylądowały na ciele niebieskim lub zostały tam zbudowane, jak również części składowych pozostaje nienaruszona w czasie ich przebywania w przestrzeni kosmicznej lub na ciele niebieskim, jak również po ich powrocie na Ziemię. Wymienione obiekty lub ich części składowe znalezione poza granicami Państwa Strony Układu, w którym są zarejestrowane, będą zwrócone temu Państwu Stronie Układu, które na żądanie, dostarczy przed zwrotem danych umożliwiających identyfikację”⁵⁷. Może się jednak zdarzyć, że obiekt wyląduje na terytorium, które nie podlega suwerenności żadnego państwa. W tej sytuacji, a także w przypadku wylądowania obiektu na terytorium obcego państwa, zastosowanie będzie miał art. 5 Układu o ratowaniu kosmonautów, powrocie kosmonautów i zwrocie obiektów wysłanych w przestrzeń kosmiczną z 1968 r.⁵⁸. W ust. 1 sygnatariusze zostali zobowiązani do powiadomienia państwa wysyłającego ten obiekt oraz Sekretarza Generalnego ONZ o znalezieniu obiektu kosmicznego albo jego części składowych na własnym terytorium, na morzu otwartym albo w jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Państwo, na terytorium którego znaleziono obiekt kosmiczny czy też jego części składowe, jest obowiązane podjąć na prośbę państwa wysyłającego niezbędne kroki celem odzyskania obiektu bądź jego części składowych (art. 5 ust. 2). Państwo, które znalazło obiekt (albo części składowe) jest obowiązane go zwrócić państwu wysyłającemu na jego prośbę. Koszty związane z odzyskaniem i zwrotem obiektu kosmicznego pokrywa państwo wysyłające (art. 5 ust. 5).

Jeżeli idzie o obiekty, które znalazły się z powrotem na Ziemi, o które żadne państwo się nie upomniało albo nie było w stanie dostarczyć dokumentów potwierdzających, że to ono wysłało dany obiekt w przestrzeń kosmiczną, należy uznać, że mogą być one zawłaszczone przez państwo na terytorium którego zostały znalezione albo przez państwo, które znalazło taki obiekt na terytorium niepodlegającym władzy suwerennej żadnego państwa po upływie odpowiednio długiego czasu. Tak samo należy rozpatrywać kwestię obiektów kosmicznych pozostawionych w kosmosie czy na powierzchni ciał niebieskich. Takie porzucone obiekty podlegają

⁵⁷ Dz.U. z 1968 r. Nr 14, poz. 82.

⁵⁸ Dz.U. z 1969 r. Nr 15, poz. 110.

zawłaszczeniu tylko wtedy, gdy okoliczności bezspornie wskazują na to, że państwo wysyłające nie będzie się upominać o dany obiekt w przyszłości⁵⁹.

Zakończenie

Niniejszy artykuł miał na celu przedstawienie genezę powstania i istotę zasady przynależności państwowej obiektów kosmicznych z punktu widzenia prawa międzynarodowego publicznego. Najciekawsze byłoby jednak spojrzenie na tę problematykę w sposób kompleksowy z uwzględnieniem regulacji wewnętrznych poszczególnych państw. O potrzebie takiego kompleksowego opracowania świadczyć mogą słowa Zygmunta Cybichowskiego, który w wielokrotnie już cytowanym wykładzie z 1920 r. napisał: „Definicja przynależności opiera się nie na prawie jednego państwa, lecz jest wyrazem pojęć, uznanych przez wszystkie państwa oświecone. Jednomyślność państw nie jest przypadkowa, lecz konieczna, płynąc z prawa międzynarodowego. Pojęcie przynależności jest pojęciem prawa międzynarodowego. Rezultat ten dowodzi, jak ściśle się łączy prawo państwowe z prawem międzynarodowym. Znajomość obu gałęzi nauk prawnych ułatwia rozstrzygnięcie niejednej kwestji, ważne zagadnienia nabierają właściwego wyrazu dopiero w oświetleniu zasad obu nauk. Przykładem jest przynależność państwowa”⁶⁰.

Autor chciał po pierwsze ukazać kształtowanie się zasady przynależności państwowej rzeczy poczynając od jej powstania w międzynarodowym prawie morza (rejestracja statków morskich), następnie przeniesienie jej do międzynarodowego prawa lotniczego (rejestracja statków powietrznych) aż do jej wykorzystania w międzynarodowym prawie kosmicznym (rejestracja obiektów kosmicznych). Po drugie, miał na celu opisanie i ocenę funkcjonowania tej zasady względem obiektów kosmicznych. Podsumowując, należy stwierdzić, że regulacja prawnomiędzynarodowa przynależności państwowej obiektów kosmicznych jest względnie zadowalająca. Państwa są obowiązane do rejestrowania obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną w rejestrach krajowych, muszą także przekazać określone informacje Sekretarzowi Generalnemu ONZ. Wydaje się, że procedura określona w Konwencji o rejestracji obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną, jest jak najbardziej poprawna. Jedynym problemem jest brak odpowiedzialności międzynarodowej państwa za nierejestrowanie wypuszczonych

⁵⁹ A. Górbiel, *op. cit.*, s. 100.

⁶⁰ Z. Cybichowski, *op. cit.*, s. 43.

objektów w rejestrze Sekretarza Generalnego ONZ. Ten brak może mieć niezwykle niekorzystny wpływ na proces dochodzenia odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne ze względu na niemożność ustalenia odpowiedzialnego państwa wysyłającego, w którego rejestr wpisany jest dany obiekt kosmiczny. Sam jednak problem braku rejestracji obiektów w rejestrze międzynarodowym jest jednak uboczny wobec niejasnej definicji szkody zamieszczonej w Konwencji o międzynarodowej odpowiedzialności za szkody spowodowane przez obiekty kosmiczne.