

Zamachy na port lotniczy w Brukseli – prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia

Spis treści

- I. Wstęp
- II. Okoliczności zamachu
- III. Terroryzm – próba definicji i odniesienie do zamachu
- IV. Społeczność międzynarodowa wobec terroryzmu lotniczego
- V. Działania podejmowane w ramach Unii Europejskiej
- VI. Uwagi końcowe

Streszczenie

Zamachy w Brukseli 22 marca 2016 r. to jedno z wydarzeń, które długo pozostaną w pamięci jako brutalny atak terrorystyczny uderzający nie tylko w społeczność Belgii, lecz także Europy i świata. Artykuł jest próbą analizy zamachu na lotnisku Zaventem z perspektywy jurystycznej. Na wstępie przedstawiono krótko okoliczności zamachu, a następnie szczegółowo omówiono pojęcie terroryzmu w oparciu o szereg aktów prawnych, w tym kodeksu karnego Belgii. Główną część opracowania stanowi zaś obszerne studium prawnomiędzynarodowe, w którym poddano analizie traktaty odnoszące się do problematyki terroryzmu lotniczego włącznie z konwencją pekińską, która, jeśli wejdzie w życie, prawdopodobnie diametralnie zmieni system ochrony lotnictwa cywilnego przed zamachami. W artykule uwzględniono także ustawodawstwo unijne na czele z Decyzją ramową Rady 2002/475/WSiSW z dn. 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu. Całość zamykają rozważania o przyszłości ochrony lotnictwa cywilnego.

Słowa kluczowe: terroryzm; lotnictwo cywilne; Królestwo Belgii; *aut dedere aut iudicare*; jurysdykcja państw; ekstradycja.

JEL: K33

I. Wstęp

Świat wstrzymał oddech, kiedy 22 marca 2016 r. stolica Belgii stała się celem ataków terrorystycznych. Wybuchy miały miejsce na terenie międzynarodowego portu lotniczego Zaventem oraz stacji metra Maelbeek.

Zdarzenie to wywołało panikę wśród mieszkańców kraju i całej Europy, tym bardziej że było ono jedynie ogniwem w łańcuchu wielu zamachów, które zorganizowano w krótkich odstępach

* Doktorant w Katedrze Prawa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych, WPIA Uniwersytetu Łódzkiego; e-mail: mateusz.w.osiecki@gmail.com.

czasu w różnych częściach świata. W obliczu rosnącego zagrożenia na nowo rozgorzała dyskusja nad ochroną społeczeństwa światowego przed terroryzmem. Dyskusja ta nie mogła także ominąć środowisk prawniczych rozprawiających o skuteczności ochrony prawnej przed zagrożeniami ze strony terrorystów. Niniejszy artykuł poświęcony jest omówieniu wspomnianego ataku na port lotniczy w Brukseli z perspektywy prawa, zwłaszcza regulacji międzynarodowych i europejskich. Jego głównym celem zaś jest omówienie tego, jak funkcjonuje obecny system jurystycznej ochrony lotnictwa oraz wskazanie jakie kroki powinny być poczynione, aby go usprawnić.

II. Okoliczności zamachu

Pierwsze eksplozje miały miejsce w porcie lotniczym Zaventem. Około godziny 8.00 czasu lokalnego dwaj mężczyźni, Ibrahim el-Bakraoui i Najim Laachraoui, wysadzili się w tamtejszej hali odlotów. W wyniku zamachu zginęło 11 osób, a 76 odniosło obrażenia. Towarzyszący zamachowcom Mohamed Abrini uciekł z lotniska zaraz po wybuchach. Mniej więcej godzinę później do eksplozji doszło w stacji metra Maelbeek, nieopodal budynków instytucji unijnych. Brat Ibrahima el-Bakraoui'ego, Khalid, wysadził się w drugim wagonie pociągu metra zabijając 21 osób i raniąc ponad 100. Policja natychmiast wszczęła śledztwo, aby ująć Laachraoui'ego i pozostałe osoby. Ustalenia służb wskazały na powiązania sprawców z tzw. Państwem Islamskim (ISIS)¹. Co więcej, to właśnie zwolennicy i członkowie ISIS niedługo po zamachach publicznie wyrazili swoją radość z faktu, że stolicą Belgii wstrząsnęły zamachy, a także przyznali, że ich głównym celem było masowe morderstwo mieszkańców Brukseli (Dearden, 2016).

Zamachy stały się kolejnym sygnałem dla Europy i całego świata, że zagrożenie w postaci Państwa Islamskiego rośnie i zbiera coraz większe żniwo. Jednak każda z takich tragedii staje się także okazją do prawnej refleksji nad skutecznością systemu prawa wobec zagrożeń terrorystycznych.

III. Terroryzm – próba definicji i odniesienie do zamachu

Lotnictwo cywilne od wielu dekad stanowi atrakcyjny cel dla ugrupowań terrorystycznych. Znamię „międzynarodowości” podróży lotniczych sprawia, że twoga spowodowana przeprowadzeniem ataku szybko dociera do znacznego grona ludzi, a rozgłos i efekt zastraszenia z nim związane dodatkowo wpływają na przydatność celu (Aleksandrowicz i Liedel, 2010, s. 14). Jednakże, w ciągu ostatnich lat *modus operandi* sprawców nieco się zmienił. O ile jeszcze w latach 60. ubiegłego wieku czyn przeciwko lotnictwu cywilnemu niemalże utożsamiano z uprowadzeniem statku powietrznego, o tyle wiek XXI jest tym, w którym zamachowcy coraz częściej dokonują aktów terroryzmu na obszarze lotnisk (Liedel, 2003, s. 13–14). Międzynarodowy port lotniczy jest bowiem obiektem względnie łatwo dostępnym, a wywołanie eksplozji na jego terenie wiąże się często z ogromnymi zniszczeniami, a dalszej perspektywie – zakłóceniami w komunikacji lotniczej. I tak poza lotniskiem Zaventem, także inne porty w ostatnich latach stały się miejscem aktów terrorystycznych (Atatürk w Stambule – 2016 r., Jinnah w Karachi – 2015 r., Domodedovo w Moskwie – 2011 r. i in.).

Prowadząc rozważania o terroryzmie lotniczym, warto podjąć próbę zdefiniowania samego pojęcia „terroryzm”. Na wstępie warto zaznaczyć, że trudno o jego precyzyjną uniwersalną

¹ Informacje o zamachach podane na podstawie kilku publikacji internetowych, m.in.: Youmish K. i in., 2016; Fioretti, 2016.

definicję, albowiem obecnie istnieje ich kilkaset (Aleksandrowicz, 2008, s. 20). Co więcej, akt prawa międzynarodowego, który miał w założeniu tę definicję zawierać (Konwencja o zapobieganiu i karaniu terroryzmu podpisana w Genewie dnia 16 listopada 1937 r.) w ogóle nie wszedł w życie². Pozostaje zatem odwołać się do kilku definicji przyjętych w innych umowach międzynarodowych, a także proponowanych przez doktrynę oraz zawartych w aktach prawa wewnętrznego.

Międzynarodowa konwencja o zwalczaniu finansowania terroryzmu przyjęta przez ZO ONZ 9 grudnia 1999 r. (dalej: konwencja ONZ) definiuje czyn terrorystyczny jako „mający spowodować śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu osoby cywilnej lub innej osoby nieuczestniczącej aktywnie w działaniach wojennych w sytuacji konfliktu zbrojnego, jeśli celem takiego czynu wynikającym bądź z jego charakteru, bądź z kontekstu w jakim jest popełniony, jest zastraszenie ludności albo skłonienie rządu lub organizacji międzynarodowej do dokonania lub zaniechania określonej czynności”³. Oprócz tego, do aktów terrorystycznych konwencja ONZ zalicza przestępstwa wymienione w aktach prawnych wyliczonych w aneksie.

Departament Obrony USA przyjmuje, że terroryzm to bezprawne użycie – lub groźba użycia – siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, by wymuszać lub zastraszać rządy i społeczeństwa, często dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych (Aleksandrowicz, 2008, s. 20).

Także regulacjom unijnym pojęcie terroryzmu nie jest obce. Wśród aktów prawa europejskiego tym, który szczegółowo reguluje kwestie tego zjawiska jest decyzja ramowa Rady 2002/475/WSiSW z dnia 13 czerwca 2002 r (dalej: decyzja ramowa). Jej art. 1 za przestępstwa terrorystyczne uznaje „zamierzone czyny, wskazane [w tymże artykule] w lit. a) – i), które ze względu na swój charakter i kontekst mogą wyrządzić poważne szkody krajowi lub organizacji międzynarodowej, gdy zostają popełnione w celu:

- poważnego zastraszenia ludności; lub
- bezprawnego zmuszenia rządu lub organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania działania; lub
- poważnej destabilizacji lub zniszczenia podstawowych politycznych, konstytucyjnych, gospodarczych lub społecznych struktur kraju lub organizacji międzynarodowej”⁴.

Wśród katalogu określonego we wspomnianych lit. a) – i) znajdują się czyny, takie jak ataki na życie ludzkie, które mogą powodować śmierć czy wystąpienie rozległych zniszczeń obiektów rządowych lub obiektów użyteczności publicznej lub systemu transportowego.

W polskiej doktrynie terroryzm także jest szeroko dyskutowany. Wśród definicji sformułowanych przez rodzimych autorów do najbardziej kompleksowych należy ta podana przez M. Flemminga: „terroryzm to umyślne działanie stanowiące naruszenie prawa karnego i zmierzające w drodze aktów przemocy lub zagrożenia tymi atakami do zastraszenia organów państwa lub znacznych odłamów społeczeństwa oraz do wymuszenia określonego postępowania” (Flemming, 1996, s. 3). T. Aleksandrowicz (2008, s. 22) podkreśla także, że celem aktu terrorystycznego jest przede wszystkim wywoływanie określonego efektu i reakcji ze stron władzy i opinii publicznej, a nie popełnienie przestępstwa *per se* (np. zabójstwa, uprowadzenia samolotu czy wysadzenia budynku).

² Podpisały ją 24 państwa, ale tylko jedno (Indie) ją ratyfikowało; zob. Galicki, 2004.

³ Międzynarodowa Konwencja o Zwalczaniu Finansowania Terroryzmu przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 9 grudnia 1999 r. (Dz.U. 2004 Nr 263, poz. 2620).

⁴ Decyzja ramowa Rady z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu (2002/475/WSiSW) (Dz. Urz. WE 2002 L 164).

Niezależnie od przyjętej definicji, można wymienić kilka cech wspólnych, które decydują czy dany czyn będzie nosił znamię terroryzmu. Są to:

- 1) użycie siły lub groźba jej użycia,
- 2) podjęcie działań niezgodnych z prawem,
- 3) realizacja określonych celów politycznych lub ideologicznych,
- 4) wywołanie strachu lub groźby,
- 5) oddziaływanie na podmioty, takie jak państwo czy organizacja międzynarodowa.

Ostatni element definicji jest szczególnie istotny, albowiem wielu ustawodawców właśnie na nim opiera różnicę pomiędzy przestępstwami z gatunku „terrorystycznych” a tymi innego rodzaju (o czym niżej). Zwrócił zresztą na to uwagę Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 czerwca 2003 r. Zgodnie z jego treścią, celem sprawcy, aby w ogóle mówić o akcie terrorystycznym, powinno być wymuszenie określonych zachowań od władz państwowych lub społeczeństwa, a towarzyszyć mu mają pobudki ideologiczne czy polityczne. Sam zamiar wyrządzenia szkody jest w tym wypadku niewystarczający (Sacharczuk, 2011, s. 55).

Nie ma zatem wątpliwości, że pod każdym względem atak na brukselski port lotniczy kwalifikuje się jako czyn terrorystyczny. Zamachowcy bowiem faktycznie użyli siły (w postaci wywołania eksplozji), czym spowodowali śmierć wielu osób cywilnych. Działanie ich wywołało także ogromne zniszczenia, a ludność nie tylko Belgii, lecz także całej Europy poczuła się zagrożona kolejnymi atakami. Co więcej, organizatorzy ataku działali z ramienia Państwa Islamskiego, którego głównym celem jest utworzenie kalifatu i prowadzenie polityki dżihadu w najbardziej skrajnej, narzucanej przez fundamentalistów islamskich, postaci – świętej wojny o panowanie islamu nad światem (Sacharczuk, 2011, s. 55). Działania ISIS są zatem jednoznacznie ukierunkowane przeciwko członkom społeczności międzynarodowej, co dodatkowo przesądza o ich terrorystycznym charakterze.

Zamachy na terenie międzynarodowego portu lotniczego stanowiły także czyn o charakterze terrorystycznym według belgijskiego prawa karnego. Otóż belgijski kodeks karny w zasadzie powtarza w swoim art. 137 §1 sformułowanie użyte w art. 1 decyzji ramowej w odniesieniu do przestępstwa o charakterze terrorystycznym (zob. wcześniejszy paragraf). A dalej, w §§ 2 i 3 kryminalizuje konkretne czyny i wskazuje, że te traktowane są jako „terrorystyczne” (o ile spełniają przesłanki z §1). Ustawodawca belgijski zatem wprowadza niejako podział na przestępstwa o charakterze terrorystycznym i „pozostałe”. Ma to zresztą swoje uzasadnienie funkcjonalne: dla tych pierwszych przewidziano bowiem kary o wyższej górnej granicy ustawowego zagrożenia⁵. Oprócz zgodności z definicją z §1 art. 137 belgijskiego kodeksu karnego, czyn zamachowców wyczerpuje także znamiona przestępstwa określonego w §3 pkt 1 tegoż artykułu, tj. „zniszczenie lub znaczące uszkodzenie systemu transportowego skutkującego wywołaniem zagrożenia życia ludzkiego” [tłum. autora z jęz. francuskiego]. Czyn, jakiego dopuścili się terroryści 22 marca 2016 r. stanowi zatem w świetle prawa belgijskiego przestępstwo.

⁵ Swoistego podziału dokonuje także ustawodawca polski. W art. 115 §20 k.k. przestępstwo terrorystyczne definiowane jest jako czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności, której górna granica wynosi co najmniej 5 lat, popełniony w celu:

- 1) poważnego zastraszenia wielu osób,
- 2) zmuszenia organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności,
- 3) wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej – a także groźba popełnienia takiego czynu; szerzej: Aleksandrowicz, 2013, s. 563.

W polskim kodeksie karnym brakuje przepisów, które *expressis verbis* karałyby za czyn zniszczenia systemu/infrastruktury transportowej takiej właśnie, jak port lotniczy. Podstawą do ewentualnego wszczęcia postępowania przeciwko sprawcom mógłby być jednak przepis art. 163 k.k. Jego §1 brzmi następująco: „[k]to sprowadza zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, mające postać: [...] eksplozji materiałów wybuchowych lub łatwopalnych albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, rozprzestrzeniania się substancji trujących, duszących lub parzących, [...] podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”. Z kolei §2 stanowi, że „jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12” (Żylicz, 2011, s. 453).

Wobec zróżnicowania przepisów karnych odnoszących się do czynów o charakterze terrorystycznym w poszczególnych ustawodawstwach, społeczność międzynarodowa czyni starania, aby sprawców zamachów traktować jednakowo, niezależnie od tego, gdzie się znajdują. Służą temu przepisy prawnomiędzynarodowe, o których szerzej w kolejnym rozdziale.

IV. Społeczność międzynarodowa wobec terroryzmu lotniczego

Po wstępnej analizie zjawiska i jego umiejscowieniu w kontekście jurydycznym, warto bliżej przyjrzeć się regulacjom poświęconym stricte terroryzmowi lotniczemu i ich odniesieniu do przypadku zamachów w Brukseli.

Jak słusznie podkreśla K. Liedel, za przejawy „terroryzmu lotniczego” należy uznać wszelkie akty terroryzmu skierowane przeciwko żegludze powietrznej i zagrażające jej bezpieczeństwu (Liedel, 2003, s. 12)⁶. Jak wspomniano wcześniej, „paleta” takich aktów stale się poszerza i to nie tylko ze względu na zmianę *modus operandi* sprawców, lecz także rozwój technologiczny. Społeczność międzynarodowa, głęboko zaniepokojona wzrostem zagrożenia ze strony grup terrorystycznych, podejmowała w ciągu ostatnich dekad wiele starań, aby zapewnić maksymalną możliwą ochronę (także na poziomie jurydycznym) pasażerom samolotów cywilnych. Efektem tych działań, podejmowanych przede wszystkim na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jest wypracowanie umów międzynarodowych składających się na system tokijski-hasko-montrealsko-pekiński, do których zaliczają się:

- 1) Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (dalej: konwencja tokijska);
- 2) Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (dalej: konwencja haska);
- 3) Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (dalej: konwencja montrealska lub konwencja);

⁶ Należy przy tym dodać, że pojęcie „żegluga powietrznej” powinno być rozumiane tutaj wąsko – jako wykonywanie lotów i wszystkich aspektów technicznym z nimi związanych. Natomiast samo zagadnienie ochrony lotnictwa, np. przed atakami terrorystycznymi, zaliczyć można do kwestii związanych z żeglugą powietrzną *sensu largo*. Por: Żylicz, 2011, s. 201–202.

- 4) Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu sporządzony w Montrealu dnia 24 grudnia 1988 r. (dalej: uzupełniający protokół montrealwski lub protokół uzupełniający)⁷;
- 5) Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego sporządzona dnia 10 września 2010 r. w Pekinie (dalej: konwencja pekińska);
- 6) Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r., sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r. (dalej: protokół pekiński); oraz
- 7) Protokół zmieniający Konwencję w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzony w Montrealu dnia 4 kwietnia 2014 r. (dalej: protokół montrealwski).

Ze względu na przedmiot regulacji, na potrzeby niniejszego artykułu analizie poddane zostaną jedynie konwencja montrealwska, uzupełniający protokół montrealwski oraz konwencja pekińska. Ten ostatni akt (podobnie jak protokół pekiński i protokół montrealwski) nie ma mocy obowiązującej, albowiem nie uzyskał jeszcze (stan na marzec 2016 r.) wymaganej liczby ratyfikacji⁸.

Jak sama nazwa wskazuje, uzupełniający protokół montrealwski przede wszystkim ma zadanie zapewnić ochronę pasażerom wobec aktów przemocy, do których dochodzi na terenie lotnisk poprzez dodanie stosownych przepisów do konwencji. Obecnie jego stronami są 174 państwa, w tym Belgia i Polska⁹. W myśl art. I protokołu uzupełniającego zarówno jego treść, jak i tekst konwencji powinny być czytane i interpretowane jako jeden akt prawny między stronami obu traktatów. I tak art. 1 ust.1 bis konwencji stanowi, że „[p]opełnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie, używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni, [...] dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne, który to akt powoduje lub może spowodować poważne uszkodzenia ciała lub śmierć tej osoby [...] jeśli taki czyn zagraża lub może zagrazić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym”¹⁰. Z brzmienia przepisu wynika jednoznacznie, że zamachowcy, popełniając akt terrorystyczny na terenie lotniska Zaventem, dopuścili się przestępstwa także z perspektywy prawa międzynarodowego. Co więcej, kryminalizacją objęte jest także współdziałanie z osobami, które popełniają powyższe przestępstwo, a wynika to z art. 2 konwencji. W praktyce oznacza to, że niezależnie od tego, do jakiego kraju będącego stroną konwencji udałby się Mohamed Abrini (towarzyszający zamachowcom-samobójcom) lub inne osoby, które współdziałały z Ibrahimem el-Bakraoui i Najimem Laachraoui w ataku, to prawdopodobnie organy ścigania w danym państwie rozpoczęłyby ich poszukiwanie. Otóż zgodnie z art. 5 ust. 2 bis konwencji każde państwo-strona powinno podjąć wszelkie kroki, aby ustanowić swoją jurysdykcję w stosunku do przestępstwa (włączając w to atak bombowy na obszarze lotniska, a także współdziałanie weń), jeśli domniemany sprawca znajduje

⁷ Warto przy tym dodać, że przestępstwa wymienione w konwencji haskiej, konwencji montrealskiej, oraz uzupełniającym protokole montrealskim są kwalifikowane przez konwencję ONZ jako „terrorystyczne”, co wynika z aneksu doń.

⁸ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego sporządzona dnia 10 września 2010 r. w Pekinie (Dokument ICAO nr 9960), lista stron. Pozyskano z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf (17.11.2016).

⁹ Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu sporządzony dnia 24 grudnia 1988 r. w Montrealu (Dokument ICAO 9518), lista stron. Pozyskano z: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/VIA_EN.pdf (17.11.2016).

¹⁰ Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r. (Dz.U. 2006 Nr 48, poz. 348).

się na jego terytorium, a państwo to nie dokonało jego ekstradycji¹¹. Dalej, w ust. 3 dodano, że podjęte działania nie wykluczają stosowania jurysdykcji karnej. Artykuł 6 z kolei zawiera określone przepisy proceduralne związane z postępowaniem przeciwko osobie podejrzanej.

Swoisty „rdzeń” konwencji stanowią przepisy art. 8 odnoszącego się do ekstradycji. Nakłada on w ust. 1 obowiązek włączenia wszystkich przestępstw wymienionych w konwencji do istniejących oraz przyszłych umów ekstradycyjnych zawartych między państwami-stronami oraz uznania ich za uzasadniające ekstradycję. Co więcej, przestępstwa te nie mogą być wyłączone z ekstradycji w stosowanych przyszłych umowach między państwami (Żylicz, 2011, s. 455). Jednakże w przypadku braku takiej umowy bilateralnej, nie istnieje obowiązek zawarcia takowej, a jedynie uprawnienie do uznania konwencji za podstawę prawną ekstradycji, jeśli stosowny wniosek zostanie złożony przez państwo domagające się ekstradycji (ust. 2 art. 8). Ekstradycja oczywiście nie jest wymagana, albowiem to państwo pobytu sprawcy decyduje samo czy go wydać, czy we własnym zakresie przeprowadzić przeciwko niemu postępowanie karne, co wynika z art. 7 konwencji. Nie oznacza to jednak, że sprawca będzie automatycznie postawiony w stan oskarżenia w wypadku jego niewydania. Ciekawe jest to, że na konferencji montrealskiej, podczas której opracowywano treść traktatu, państwem postulującym wprowadzenie przepisów o obligatoryjnym postawieniu sprawcy w stan oskarżenia był Izrael. Obecna treść konwencji została jednak przegłosowana (Abeyratne, 2010, s. 244).

Postanowienia powyższe wiążą się bezpośrednio z zasadą *aut dedere aut iudicare* stanowiącą rozwiązanie kompromisowe pomiędzy koniecznością wydania sprawcy (lub domniemanego sprawcy) w drodze ekstradycji państwu, na którego terytorium doszło do zamachu a pozostawieniem go do osądzenia władzom tego, na terytorium którego się znajduje (Aleksandrowicz, 2008, s. 109). Zasada *aut dedere aut iudicare* jest pewnym zobowiązaniem alternatywnym wpływającym zawsze z treści stosowanego traktatu dotyczącego zwalczania określonych przestępstw. Głównym celem twórców takich traktatów jest doprowadzenie do związania się jego postanowieniami przez wszystkie państwa świata, tak aby sprawca lub domniemany sprawca czynu, niezależnie od tego, w jakim państwie się znajduje, poniósł odpowiedzialność karną. Warto przy tym dodać, że wielu autorów rezygnuje ze stawiania znaku równości między pojęciami *aut dedere aut iudicare* i „jurysdykcja uniwersalna”, pomimo że są one pokrewne. *Aut dedere aut iudicare* bowiem jest oparta na odpowiednich postanowieniach traktatów, a więc stosować się doń mają jedynie państwa będące ich stronami. Natomiast jurysdykcja uniwersalna, jako zasada wpływająca z prawa zwyczajowego, wiąże wszystkie państwa, niezależnie od istnienia stosownych postanowień traktatowych (Ostropolski, 2008, s. 41).

A zatem los zamachowców, którzy dokonali ataków na terenie brukselskiego lotniska w dużej mierze zależałby od sytuacji państwa, w którym by przebywali. Zakładając, że nie związane byłoby ono z Belgią umową o ekstradycję i nie zdecydowałoby się na ekstradycję na wniosek Królestwa Belgii, samo musiałoby ustanowić jurysdykcję wobec sprawców. W praktyce mogłoby

¹¹ Konwencja (podobnie jak inne akty wyliczone w tym subtytucie) nie definiuje pojęcia „domniemany sprawca” (*alleged offender*). Kwestia użycia tego sformułowania w tekście aktu może wydawać się zresztą problematyczna, albowiem w wielu systemach także prawo wewnętrzne takiej decyzji nie podaje. Przy interpretowaniu tego pojęcia można jednak posiłkować się definicjami zawartymi w innych traktatach, np. Konwencji o zapobieganiu przestępstwom i karaniu sprawców przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, w tym przeciwko dyplomatom sporządzonej w Nowym Jorku 14 grudnia 1973 r. (dalej: konwencja nowojorska). Konwencja nowojorska w art. 1 ust. 2 stanowi, że „przypuszczalny sprawca” „oznacza osobę, przeciwko której istnieją wystarczające dowody pozwalające na wstępne ustalenie, że popełniła ona albo brała udział w popełnieniu [określonych przestępstw]”. O ile w polskim tekście tej konwencji (załącznik do nr Dz.U. 1983 Nr 37, poz. 168) przyjęto właśnie sformułowanie „przypuszczalny sprawca”, to jednak można je traktować jako synonimiczne względem „domniemany sprawca”, albowiem w oryginalnym brzmieniu zarówno konwencji nowojorskiej, jak i wszystkich aktów omawianych w niniejszym subtytucie obecne jest jedno i to samo wyrażenie *alleged offender*.

to oznaczać, że upłynęłoby bardzo dużo czasu zanim sprawcy ataków stanęliby przed sądem, a ewentualna kwestia ich wydania mogłaby stać się przyczyną sporu pomiędzy państwami, tym bardziej że przestępstwa terrorystyczne noszą często znamię „upolitycznienia” (Aleksandrowicz, 2008, s. 113), natomiast większość traktatów odnoszących się do ekstradycji sprawców zamachów terrorystycznych (włączając w to konwencję montrealską i protokół uzupełniający) nie nakazuje, aby wyłączyć przestępstwa przeciwko lotnictwu cywilnemu z katalogu „przestępstw o charakterze politycznym” (Abeyratne, 2007, s. 247). Skutecznie może to blokować ekstradycję sprawcy, a co za tym idzie – jego ukaranie. Wiele państw respektuje bowiem zasadę niewydawania sprawców przestępstw politycznych w związku z instytucją azylu terytorialnego (Ziemblicki, 2010, s. 138); gdyby zatem zamachowcy „odpowiednio” wybrali miejsce swojego pobytu, mogliby potencjalnie uchronić się przed jurysdykcją państwa zainteresowanego ich ukaraniem.

Wspomniane kwestie stały zresztą u podstaw sporu między Libią a Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi dotyczącego jurysdykcji nad sprawcami zamachu terrorystycznego nad Lockerbie 21 grudnia 1988 r. Kiedy to samolot linii lotniczych Pan Am wykonywał rejs z londyńskiego lotniska Heathrow do Nowego Jorku. Gdy przelatywał nad szkockim miasteczkiem Lockerbie, na jego pokładzie doszło do eksplozji bomby, która strąciła samolot i spowodowała śmierć wszystkich osób na pokładzie oraz kolejnych jedenastu na ziemi. Właściwe organy Wielkiej Brytanii i USA postawiły sprawców – dwóch obywateli libijskich – w stan oskarżenia i domagały się ich wydania właśnie przez Libię. Wobec braku stosownych umów ekstradycyjnych wiążących państwa, Libia powołała się na wspomniany wcześniej art. 7 konwencji i sama podjęła wobec sprawców postępowania karne. Mimo tego zarówno Wielka Brytania, jak i USA wywierały naciski na rząd w Trypolisie, aby ten zgodził się na ekstradycję. Libia wniosła zatem do MTS *inter alia* o orzeczenie, że całkowicie wypełniła swoje zobowiązania wynikające z konwencji oraz naruszeniu przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię zobowiązań ciążących nań na podstawie przepisów konwencji. Ostatecznie MTS orzekł, że Libia niezależnie od postanowień konwencji była zobowiązana wydać sprawców na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 748 (1992) wydanej na podstawie rozdziału VII Karty NZ nakazującej Libii zachowanie się zgodnie z żądaniami Wielkiej Brytanii i USA. Jako że zobowiązania państw wynikające z Kart NZ mają pierwszeństwo przed tymi zawartymi w traktatach, Libia na postanowienia konwencji nie mogła się skutecznie powoływać¹².

Usprawnieniu mechanizmów przewidzianych przez konwencję montrealską i protokół uzupełniający ma służyć konwencja pekińska. Jej postanowienia mogą mieć znaczący wpływ na zwiększenie ochrony jurydycznej zarówno ze względu na rozszerzenie zakresu przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu, jak i zmiany w przepisach odnośnych do ekstradycji, tym bardziej że w założeniu ma ona „zastąpić” obecnie obowiązującą konwencję montrealską. Oczywiście o wprowadzeniu rzeczonych usprawnień zadecyduje to czy traktat w ogóle wejdzie w życie.

Wspomniana szeroka kryminalizacja czynów widoczna jest chociażby w przepisach art. 1 ust. 3, który za przestępstwo uznaje także groźbę popełnienia czynu (w tym ataku bombowego na terenie lotniska) lub bezprawnego i umyślnego spowodowania, że ktokolwiek taką groźbę otrzymuje. Dalej ust. 4 kryminalizuje także sprawstwo polecające i kierownicze. Gdyby więc konwencja pekińska obowiązywała, państwa nią związane winne byłyby podjąć działania zmierzające do ścigania nie tylko osób bezpośrednio zaangażowanych w zamachy w Brukseli, lecz także i osób

¹² Za porozumieniem stron sporu sprawa została usunięta z listy spraw Trybunału 10 września 2003 r.; szerzej: Marcinko 2008, s. 320–326.

kierujących ich działaniami. Ust. 5 zaś stanowi jurydyczny fundament pociągania do odpowiedzialności grup i siatek terrorystycznych, które w jakikolwiek sposób przyczyniają się do popełniania przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu. Mógłby on zatem stanowić podstawę do osądzenia osób związanych z Państwem Islamskim, które, w celu wsparcia ogólnego celu działania tejże organizacji, były zaangażowane w zamachy na lotnisku Zaventem.

Zasadniczą zmianą, jaką wprowadzić ma konwencja pekińska jest *expressis verbis* wykluczenie z kręgu przestępstw politycznych tych czynów, które mogą zagrozić bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego – stanowi o tym jej art. 13, zgodnie z którym „wniosek o ekstradycję lub o udzielenie wzajemnej pomocy prawnej złożony w związku z takim przestępstwem nie może zostać odrzucony wyłącznie na tej podstawie, że dotyczy przestępstwa politycznego lub przestępstwa związanego z przestępstwem politycznym albo przestępstwa inspirowanego motywami politycznymi” [tłum. autora z jęz. angielskiego]¹³. Jest to kwestia bezpośrednio związana z szeroką ochroną zapewnioną ofiarom zamachów terrorystycznych (Gill i Piera, 2014, s. 203–204). Dzięki niej *in principio* sprawcy lub domniemani sprawcy zamachów nie powinni korzystać z prawa azylu w państwach, które staną się stronami konwencji pekińskiej, co powinno wpłynąć na uproszczenie domagania się ekstradycji przez państwo zamierzające ukarać zamachowców. Skuteczność tego mechanizmu zależy jednak w dużej mierze od liczby ratyfikacji traktatu. O uniwersalnym zastosowaniu konwencji, a zatem i efektywności w ściganiu sprawców zamachów możemy mówić dopiero wtedy, gdy przepisy mają zasięg globalny. Wielu autorów wskazuje, że ograniczona liczba ratyfikacji jest przyczyną właśnie słabszej skuteczności obecnie obowiązującej konwencji montrealskiej i innych podobnych aktów. Kilka państw będących członkami ICAO do tej pory się nimi nie związało (Abeyratne, 2010, s. 245).

V. Działania podejmowane w ramach Unii Europejskiej

Walka z terroryzmem lotniczym jest także jednym z priorytetów polityki Unii Europejskiej. Jej realizacja stanowiła element dawnego III filaru Unii, tj. współpracy policyjnej i sądowej w sprawach karnych (Craig i de Burca, 2011, s. 923). Jednym z narzędzi jurydycznych wydawanych w ramach III filaru była wspomniana decyzja ramowa. I choć od czasu wejścia w życie traktatu lizbońskiego decyzje ramowe jako akty prawne już nie są wydawane, to póki stosowna dyrektywa, rozporządzenie lub decyzja w tożsamej materii nie wejdą w życie, nadal powinny być stosowane (Barcz, 2012, s. 57). Sam akt prawny, jak podkreślają T. Aleksandrowicz i K. Liedel (2010, s. 56), przyjmuje rozwiązania nowatorskie, albowiem nie tylko wprowadza odrębną od tych zawartych w konwencjach definicję aktu terrorystycznego, lecz także określa znamiona konstytutywne czynu terrorystycznego, które odróżniają go od przestępstwa pospolitego.

Wspomniana decyzja ramowa za przestępstwo w art. 1 uznaje „spowodowanie rozległych zniszczeń [...] obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, [...] miejsca publicznego lub mienia [...], mogące zagrozić życiu ludzkiemu lub mogące spowodować poważne straty gospodarcze”¹⁴. Jako że decyzja ramowa, podobnie jak dyrektywy, wiąże wszystkie państwa członkowskie (przynajmniej do czasu jej zmiany lub uchylecia), zamach na terenie brukselskiego

¹³ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym, sporządzona w Pekinie dnia 10 września 2010 roku, dokument ICAO nr 9960. Pozyskano z: http://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf (26.11.2016).

¹⁴ Decyzja ramowa Rady z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu (2002/475/WSiSW) (Dz. Urz. WE 2002 L 164).

lotniska stanowi czyn przestępny, którego ściganiem powinno być zainteresowane każde państwo członkowskie. Art. 9 ust. 1 jest zaś podstawą do określenia jurysdykcji konkretnego państwa członkowskiego w stosunku do tego czynu. Generalnie na mocy tego przepisu ustanowić jurysdykcję może państwo członkowskie:

- 1) na terytorium którego przestępstwo zostało popełnione;
- 2) w którym statek powietrzny, na pokładzie którego popełniono czyn jest zarejestrowany;
- 3) pod którego banderą jest statek wodny, na pokładzie którego popełniono przestępstwo;
- 4) którego sprawca jest obywatelem albo rezydentem;
- 5) przeciwko którego obywatelom i instytucjom popełniono przestępstwo.

Każde natomiast z państw członkowskich może ustanowić jurysdykcję, gdy czyn został popełniony przeciwko instytucjom unijnym (Lech, 2014, s. 170).

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, łatwo dostrzec, że Belgia wg decyzji ramowej miała pełne prawo do ustanowienia swojej jurysdykcji, albowiem to na jej terytorium doszło do zamachu. Co więcej, wszyscy trzej zamachowcy posiadali belgijskie obywatelstwo, co dodatkowo świadczy o właściwości Królestwa Belgii do podjęcia stosownych działań. Fakt, że dwaj ze sprawców popełnili samobójstwo raczej nie ma w tej kwestii znaczenia¹⁵. Z uwagi na to, że w atakach zginęło wiele osób o obywatelstwie innym niż belgijskie, potencjalnie także i te państwa, o ile są członkami UE, mogą na podstawie decyzji ramowej ustanowić swoją jurysdykcję. Obecnie jednak to właśnie Belgia jest tym państwem, które wykonuje większość czynności związanych z jurysdykcją. Sytuacja ta może się zmienić, jeśli któraś z osób powiązana z zamachowcami zostanie odnaleziona na terytorium innego państwa członkowskiego UE. Wówczas państwa mogłyby na podstawie ust. 2 art. 9 podjąć wspólną decyzję w przedmiocie tego, które ma ścigać sprawcę. Stosowne kryteria wyboru są również zawarte w tym przepisie. Niestety, biorąc pod uwagę, że w dużej mierze są one powtórzeniem tych, które wymieniono w poprzednim ustępie, ich wykorzystanie może w rzeczywistości nie ułatwić sprawy dyskutującym państwom.

Obecnie trwają prace nad dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady, która w założeniu ma zastąpić decyzję ramową 2002/475/JHA w sprawie zwalczania terroryzmu. Choć w projekcie dyrektywy wiele postanowień zawartych w decyzji ramowej jest powtórzonych, to jednak akt ten wprowadzić ma kilka nowych rozwiązań, m.in.:

- odpowiedzialność osób prawnych, na rzecz których dokonano przestępstwa;
- ustanowienie jurysdykcji przez państwo członkowskie, na terytorium którego ustanowiona jest osoba prawna, na rzecz której popełniono przestępstwo;
- karalność publicznego prowokowania do popełnienia przestępstw terrorystycznych, szkolenia kogoś w podejmowaniu działań zmierzających do popełnienia przestępstw terrorystycznych, umyślnego udziału w takim szkoleniu oraz odbycia podróży w celu popełnienia przestępstwa terrorystycznego i in.¹⁶

¹⁵ W tekście decyzji ramowej użyte zostało sformułowanie „sprawca jest obywatelem”, co mogłoby sugerować, że państwu członkowskiemu nie przysługuje jurysdykcja, jeśli, ze względu na śmierć w zamachu, sprawca obywatelem „był”. Niemniej jednak nie wydaje się, aby celem ustawodawcy było pozbawienie możliwości państw członkowskich podjęcia działań, aby jurysdykcję ustanowić, zwłaszcza gdy np. obywatel któregoś z nich popełnił czyn, ale na terytorium innego państwa.

¹⁶ Propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępującej Decyzję Ramową Rady 2002/475/JHA w sprawie zwalczania terroryzmu. Pozyskano z: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-security/legislative-documents/docs/20151202_directive_on_combatting_terrorism_en.pdf (28.11.2016).

Biorąc pod uwagę powyższe, należy uznać, że celem prawodawcy jest przede wszystkim rozszerzenie ochrony obywateli Unii przeciwko czynom terrorystycznym, w tym takich, które podejmowane są na rzecz osób prawnych, które w rzeczywistości mogą być zaangażowane we wspieranie i finansowanie światowego terroryzmu. Jednakże propozycja dyrektywy znacząco ingeruje w ustawodawstwo karne poszczególnych państw członkowskich, a więc jej wprowadzenie jest raczej kwestią dość odległej przyszłości.

VI. Uwagi końcowe

Lotnictwo cywilne, choć słusznie uchodzi za niezwykle bezpieczny środek transportu, nadal pozostaje celem ataków terrorystycznych, czego dowodzi właśnie niedawny przypadek zamachu na lotnisko Zaventem. Społeczność międzynarodowa już dawno postawiła sobie za cel walkę z terroryzmem i jednym z jej elementów jest wprowadzanie rozwiązań prawnych, które mogłyby zapewnić skuteczną ochronę przed atakami. Niestety, walka ta przypomina nieco wyścig państw świata z grupami terrorystycznymi, które stosują coraz to nowe metody. Niezbędne jest zatem, aby społeczność międzynarodowa do maksimum zwiększyła starania o wprowadzenie odnośnych regulacji oraz aby w każdym państwie jednakowo restrykcyjnie podchodzono do sprawców zamachów. Nie chodzi tu tyle o penalizację czynów, albowiem większość ustaw karnych przewiduje surowe sankcje za popełnienie przestępstw uderzających w lotnictwo cywilne, ile o współpracę w postawieniu sprawców przed sądem. Niejednokrotnie bowiem czują się oni bezkarni, gdy znajdują azyl w określonym państwie, które odmawia ich ekstradycji z przyczyn czysto politycznych. Osoby odpowiedzialne za zamachy w Brukseli tylko wtedy zostaną ujęte i osądzone, jeśli cała społeczność międzynarodowa będzie miała w tym interes. Dlatego też jako priorytet należy potraktować ratyfikację konwencji pekińskiej, która przewiduje niezwykle szeroką ochronę przed zamachami, rozciągając odpowiedzialność także na osoby powiązane z siatkami terrorystycznymi, nie jedynie z indywidualnymi sprawcami. Ponadto, z uwagi na ustanowienie zakazu odmowy ekstradycji na podstawie przyczyn czysto politycznych, neguje ona możliwość uzyskania azylu przez sprawców czynu. Powyższe cele zostaną jednak osiągnięte dopiero wówczas, gdy do konwencji pekińskiej przystąpi większość państw świata. Jako że obecna liczba stron jest niewielka, na efekt ów zdecydowanie przyjdzie nam jeszcze długo poczekać.

Pozytywnie należy ocenić staranie Unii o wprowadzenie dyrektywy mającej zastąpić wspomnianą decyzję ramową. Takowy akt byłby bowiem skutecznym narzędziem w walce z terroryzmem o tyle, że zakłada surową odpowiedzialność osób prawnych oraz organizacji zrzeszających terrorystów za uczestnictwo w zamachach. Wejście w życie dyrektywy skutkowałoby ukróceniem praktyk jednostek, które wspierają i finansują światowy terroryzm, czyniąc go tym samym silniejszym. Obecność komórek organizacji, takich jak ISIS, na terenie Europy jest faktem, a walka z nimi także w sferze prawnej może być dla nich silnym ciosem czyniącym lotnictwo cywilne na Starym Kontynencie i całym świecie jeszcze bezpieczniejsze.

Pozostaje mieć nadzieję, że zamach z 22 marca 2016 r. stanie się bodźcem dla społeczności międzynarodowej do podjęcia jeszcze większych starań na rzecz obrony ludzkości przed terroryzmem.

Bibliografia

- Abeyratne, R. (2007). Terror In the Skies: Approaches to Controlling Unlawful Interference with Civil Aviation”. W: *International Journal of Politics, Culture and Society*, Vol. II, No. 2.
- Abeyratne, R. (2010). *Aviation Security Law*. Berlin-Heidelberg: Springer.
- Aleksandrowicz, T. (2008). *Terroryzm międzynarodowy*. Warszawa: Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne.
- Aleksandrowicz, T. (2013). Zamach terrorystyczny w świetle prawa międzynarodowego: przestępstwo czy akt walki zbrojnej? *Ius ad bellum* a współczesne zagrożenia terrorystyczne – uwagi *de lege lata* i *de lege ferenda*. W: E. Mikos-Skuza, K. Myszone-Kostrzewa, J. Poczobut (red.), *Prawo międzynarodowe – teraźniejszość, perspektywy, dylematy*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Aleksandrowicz, T. i Liedel, K. (2010). *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego*. Szczytno: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji.
- Barcz, J. (red.). (2012). *Źródła prawa Unii Europejskiej*. Warszawa: Instytut Wydawniczy EuroPrawo.
- Craig, P. i De Burca, G. (2011). *EU Law. Texts, cases and materials*. Oxford: Oxford University Press.
- Dearden, L. (2016). Isis supporters claim group responsible for Brussels attacks: ‘We have come to you with slaughter’. *The Independent*, 22 March. Pozyskano z: <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/isis-supporters-claim-responsibility-for-brussels-attacks-bombings-belgium-airport-maalbeek-metro-we-a6945886.html> (14.11.2016).
- Flemming, M. (1996). Terroryzm polityczny w międzynarodowym prawodawstwie. *Wojskowy Przegląd Prawniczy*, 1.
- Fioretti, J. (2016). Brussels Attacks Death Toll Lowered To 32. *The World Post*. Pozyskano z: http://www.huffingtonpost.com/entry/brussels-attacks-death-toll-lowered_us_56facaa4e4b0a372181b27ed (13.11.2016).
- Galicki, Z. (2004). International Multilateral Treaties and Terrorism. W: K. Lankosz, M. Chorośnicki, P. Czubik (red.), *Walka z terroryzmem w świetle prawa międzynarodowego* (s. 11). Bielsko-Biała: Wydawnictwo STO.
- Gill, M., Piera, A. (2014). Will the New ICAO–Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 47(1).
- Lech, M. (2014). *Ochrona prawna społeczności międzynarodowej wobec zagrożenia terroryzmem*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Liedel, K. (2003). *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawnomiędzynarodowe*. Warszawa: Jurysta.
- Marcinko, M. (2008). *ONZ wobec terroryzmu międzynarodowego*. Kraków: Fundacja Instytut Studiów Strategicznych.
- Ostropolski, T. (2008). *Zasada jurysdykcji uniwersalnej w prawie międzynarodowym*. Warszawa: Instytut Wydawniczy EuroPrawo.
- Sacharczuk, W. (2011). Islam – Religia, a terroryzm. W: J. Szafranski, K. Liedel (red.), *Problemy prawno-organizacyjne zwalczania terroryzmu w Polsce*. Szczytno: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji.
- Yournish, K. i in. (2016). „What Happened at Each Location in the Brussels Attacks”. *The New York Times*. Pozyskano z: http://www.nytimes.com/interactive/2016/03/22/world/europe/brussels-attacks-graphic.html?_r=1 (13.11.2016).
- Ziemblicki, B. (2010). Wprowadzenie do problematyki ekstradycji. *Wrocławskie Studia Erazmiańskie*, 5.
- Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: LexisNexis.