



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA II - 4111- 1/07

Warszawa, dnia 27.09. 2007 r.

**Trybunał Konstytucyjny
Warszawa
Al. Szucha 12a**

Wniosek

**o zbadanie zgodności z Konstytucją art. 122a ustawy z dnia 3 lipca 2003 r. -
Prawo lotnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 ze zm.)**

Na podstawie Art. 191 ust. 1 pkt 1 w związku z Art. 188 pkt 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej wnoszę o orzeczenie przez Trybunał Konstytucyjny, że:
art. 122a ustawy 3 lipca 2003 roku Prawo lotnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 ze zm.) jest niezgodny z Art. 38, Art. 31 ust. 3, Art. 2, Art. 26 oraz Art. 30 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Uzasadnienie

1. Artykuł 122a Prawa lotniczego przewiduje możliwość „zniszczenia” cywilnego statku lotniczego w przypadku, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa a statek ten został użyty do działań sprzecznych z prawem, w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza. Tę ostatnią okoliczność stwierdza organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez instytucje zapewniające bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Ponadto, jeżeli chodzi o „zasady” zniszczenia cywilnego statku lotniczego, to art. 122a odsyła do ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944 ze zm.).

Zasady takie, w odniesieniu do obcego statku cywilnego, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami ustawy dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, określa art. 18b o ochronie granicy państwowej. W pierwszej kolejności państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może w takim przypadku wezwać do:

- 1) opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu;
- 3) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
- 4) wykonania innych poleceń, mających na celu zaprzestanie naruszania przestrzeni powietrznej.

W przypadku niezastosowania się do któregośkolwiek z wyżej wymienionych wezwań i poleceń, obcy statek powietrzny może być zniszczony w razie:

- a) dokonywania zbrojnej napaści lub agresji przeciwko celom położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- b) gdy nie posiada załogi na pokładzie,
- c) gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, a organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, stwierdzi, że obcy statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

W dwóch pierwszych przypadkach decyzję o zniszczeniu statku powietrznego podejmuje Dowódca Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w ostatniej zaś sytuacji decyzję tę podejmuje Minister Obrony Narodowej.

Porównanie regulacji zawartych w Prawie lotniczym oraz ustawie o ochronie granicy państwowej wskazuje, iż jedyną dodatkową przesłanką decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego, wynikającą z tej ostatniej ustawy, jest nieskuteczność wcześniejszego ostrzeżenia (wezwania).

2. Zgodnie z uzasadnieniem rządowego projektu ustawy nowelizującej Prawo lotnicze, art. 122a Prawa lotniczego został wprowadzony do polskiego systemu prawnego w celu „*umożliwienia reagowania na potencjalne zagrożenia atakami terrorystycznymi z powietrza*”. Autorzy tego uzasadnienia podkreślają ponadto, że „*wnioski z oceny aktualnej sytuacji oraz możliwość występowania zagrożeń ataków*”

terrorystycznych z powietrza w wymiarze podobnym do wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej spowodowały konieczność określenia zasad oddziaływania na uprowadzone (zarówno obce jak i własne, cywilne i wojskowe) statki powietrzne, które mogą być użyte do wykonania ataku terrorystycznego przeciwko obiektom położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej". Mimo lakoniczności tego uzasadnienia, można z niego wnioskować, iż celem wprowadzenia regulacji umożliwiającej zestrzelenie cywilnego statku powietrznego miała być ochrona takich dóbr jak bezpieczeństwo państwa, życie i zdrowie ludzi oraz mienie.

3. Zniszczenie cywilnego statku powietrznego w sposób konieczny zakłada spowodowanie śmierci osób, które znajdują się na pokładzie tego statku, w szczególności jego pasażerów. Wydanie stosownego polecenia przez Ministra Obrony Narodowej w istocie oznacza więc nakaz umyślnego pozbawienia życia osób, nie będących agresorami. W tym sensie art. 122a Prawa lotniczego w sposób oczywisty ogranicza prawo do ochrony życia wynikające z treści Art. 38 Konstytucji RP.

Prawo to nie ma na gruncie Konstytucji charakteru absolutnego. W sytuacji kolizji z innymi wartościami konstytucyjnymi może być ono ograniczane przy spełnieniu podstawowych reguł rozstrzygania przez ustawodawcę zwykłego tego typu kolizji. W takim przypadku konieczne jest w szczególności zachowanie zasady proporcjonalności, adekwatności i subsydiarności regulacji prawnych ograniczających ochronę podmiotowych praw lub wolności o charakterze konstytucyjnym (Art. 31 ust. 3 Konstytucji RP).

Regulacja wprowadzająca ograniczenie ochrony prawa do życia musi więc legitymować się koniecznością ochrony innej wartości konstytucyjnej, przy czym wartość ta nie może stać niżej w hierarchii praw, wolności lub innych dóbr chronionych w Konstytucji (por. *K. Wojtyczek: Granice ingerencji ustawodawczej w sferę praw człowieka w Konstytucji RP, Zakamycze 1999, s. 159 i n.*).

Analiza art. 122a wskazuje, że ustawodawca dopuszczając do pozbawienia życia osób znajdujących się na cywilnym statku powietrznym, odwołał się wyłącznie do bardzo abstrakcyjnie ujętej przesłanki „bezpieczeństwa państwa”. Przesłanka ta jeszcze szerzej ujęta jest w art. 18b ust. 2 pkt 3 lit c ustawy o ochronie granicy państwowej, w którym mowa jest jedynie ogólnie o „względach bezpieczeństwa”.

Należy przy tym podkreślić, iż ustawodawca nie wskazuje na sytuację konkretnego zagrożenia bezpieczeństwa państwa, ale posługuje się ogólnym odwołaniem celowościowym: zniszczenie statku cywilnego jest dopuszczalne, gdy wymaga tego „wzgląd na bezpieczeństwo państwa”. Tak rozumiane pojęcie „bezpieczeństwa państwa” może dotyczyć bardzo różnych sytuacji, o różnym stopniu znaczenia dla funkcjonowania państwa jako całości i jego poszczególnych organów. Nie musi także oznaczać przypadków, w których dochodzi do jego bezpośredniego zagrożenia.

Ustawodawca, mając prawdopodobnie na względzie powyższe zastrzeżenia, w dalszej części przepisu doprecyzowuje sytuacje uzasadniające zniszczenie cywilnego statku powietrznego wskazując na użycie tego statku do działań sprzecznych z prawem, w szczególności „jako środek ataku terrorystycznego z powietrza”. Wskazanie na „atak terrorystyczny” ma charakter wyłącznie wyliczenia przykładowego, w istocie więc każde niezgodne z prawem posłużenie się powietrznym statkiem cywilnym spełnia przesłankę uzasadniającą zniszczenie tego statku (o ile wskazują na to względy „bezpieczeństwa państwa”). Dotyczyć to więc może przewożenia statkiem niedozwolonych towarów lub produktów, zmiany kierunku lotu, przewożenia nielegalnych imigrantów itp. Kategoria „działań niezgodnych z prawem” odsyła bowiem do całości systemu prawnego i zawartych tam rozlicznych zakazów odnoszących się do różnych dóbr prawnych i prawnie chronionych interesów.

Także samo pojęcie „ataku terrorystycznego” może obejmować swoim zakresem działania o bardzo zróżnicowanym charakterze. Mogą być one związane z zagrożeniem dla życia innych osób ale także mogą odnosić się wyłącznie do mienia (budynki, urządzenia użyteczności publicznej, urządzenia infrastruktury komunikacyjnej czy obronnej). Samo sformułowanie „atak terrorystyczny z powietrza” wskazuje zatem wyłącznie na specyficzny sposób zagrożenia określonych dóbr prawnych i motyw tego zagrożenia (wywołanie zastraszenia i niepokoju publicznego). Nie przesądza natomiast rodzaju zagrożonych dóbr prawnych.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, iż charakter dóbr prawnych, których ochrona na gruncie art. 122a Prawa lotniczego może uzasadniać zniszczenie cywilnego statku powietrznego i spowodowanie śmierci znajdujących się na nim ludzi jest bardzo szeroko określony. Budzi to zasadnicze wątpliwości konstytucyjne w perspektywie zasady proporcjonalności. Artykuł 122a Prawa lotniczego dopuszcza bowiem (z uwagi na zbyt szeroko określone przesłanki jego zastosowania)

poświęcenie życia ludzkiego także dla ochrony dóbr prawnych o niższej wartości w hierarchii konstytucyjnej. Charakterystyczne jest przy tym, że w pierwotnym rządowym projekcie art. 122a Prawa lotniczego brak było generalnej klauzuli „działań sprzecznych z prawem”, zaś zakres zastosowania tego przepisu ograniczono wyłącznie do przypadków „użycia cywilnego statku powietrznego jako środka ataku terrorystycznego z powietrza”. Klauzula innych działań sprzecznych z prawem została wprowadzona do projektu ustawy w trybie poprawek senackich, przy czym jak wynika ze stenogramu posiedzenia senackiej Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 1 czerwca 2004 r., z poprawką tą nie łączono znaczenia merytorycznego ale techniczno-legislacyjne (chodziło o ujednoczenie sformułowań w art. 122a Prawa lotniczego i art. 18b ust. 2 pkt 3 lit c ustawy o ochronie granicy państwowej). Praktycznie bez dyskusji poprawka ta została rekomendowana przez sejmową Komisję Obrony Narodowej i przyjęta przez Sejm.

Z treści Art. 31 ust. 3 Konstytucji RP jednoznacznie wynika, iż ograniczenie ochrony określonych praw lub wolności podmiotowych dopuszczalne jest wyłącznie w przypadku „konieczności” ochrony innych wartości konstytucyjnych i tylko w zakresie wyznaczonym granicami owej konieczności. Wyprowadza się stąd szczególną zasadę subsydiarności uregulowań prawnych wprowadzających ograniczenia praw lub wolności konstytucyjnych. Analiza uregulowań zawartych w art. 122a Prawa lotniczego w związku z art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej prowadzi do wniosku, że wymóg ten nie został spełniony. W szczególności ustawodawca nie łączy dopuszczalności zestrzelenia statku cywilnego z wystąpieniem bezpośredniego zagrożenia dla określonych dóbr prawnych. Na gruncie wspomnianych przepisów, nawet abstrakcyjne zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa, uzasadnia już działania obronne, o ile tylko – w sensie przedmiotowym – stwierdzono, że statek użyty został do celów sprzecznych z prawem. Ponadto jedynym warunkiem formalnym zniszczenia takiego statku jest wcześniejsze, bezskuteczne, wezwanie do wykonania odpowiednich poleceń. Artykuł 18b ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie granicy państwowej wyraźnie stanowi, iż nie jest konieczne w takim przypadku ani przechwycenie przez wojskowy statek powietrzny, (co zgodnie z ustawą polega na „identyfikacji statku powietrznego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku”), ani nawet ostrzeżenie strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący. Na

gruncie regulacji ustawowych nie ma więc obowiązku podejmowania ochrony dóbr zagrożonych przez cywilny statek powietrzny w inny sposób, niż przez jego zniszczenie, co zwłaszcza w sytuacji braku warunku bezpośredniości tego zagrożenia w sposób jednoznaczny nie respektuje warunku konieczności (subsydiarności) wynikającego z Art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. W szczególnych przypadkach możliwa byłaby bowiem ewakuacja określonego obiektu, czy miejsca bądź też ochrona określonego mienia w inny sposób (np. przez jego przeniesienie). Rozważania powyższe prowadzą więc do jednoznacznego wniosku, iż także w aspekcie „konieczności” ograniczenia ochrony praw i wolności konstytucyjnych przewidzianych przez ustawodawcę, oceniana regulacja prawna nie spełnia standardu konstytucyjnego. Należy przy tym mieć na uwadze fakt, iż owa konieczność musi być w tym przypadku interpretowana w sposób wyjątkowo restrykcyjny, gdyż dotyczy prawa do życia, a więc podstawowej wartości konstytucyjnej.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty należy stwierdzić, że zakres swobody pozostawiony organom administracji publicznej, w szczególności Ministrowi Obrony Narodowej, w podjęciu decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego, a tym samym spowodowaniu śmierci znajdujących się w tym statku osób, pozostaje w rażącej sprzeczności z tak rozumianym wymogiem konieczności wynikającym z Art. 31 ust. 3 Konstytucji RP w związku z Art. 38 Konstytucji RP.

4. Niezależnie od wyżej wymienionych zarzutów, art. 122a Prawa lotniczego budzi zasadnicze wątpliwości konstytucyjne także w tym zakresie jego zastosowania, w jakim zniszczenie cywilnego statku powietrznego (w którym znajdują się pasażerowie) miałyby stanowić konieczny środek do ochrony życia innych ludzi, zagrożonych atakiem terrorystycznym (czy innym wykorzystaniem statku powietrznego w sposób sprzeczny z prawem). Jakkolwiek brzmienie przepisu znacznie wykracza poza wyżej wskazaną sytuację, niemniej, jak można wnioskować z treści uzasadnienia projektu rządowego, właśnie taki był główny cel wprowadzenia do polskiego porządku prawnego uregulowania zawartego w ocenianym przepisie. Wprowadzenie normy prawnej ustanawiającej dla organu administracji publicznej bardzo szeroko określoną kompetencję do celowego spowodowania śmierci pasażerów cywilnego statku powietrznego (nie będących agresorami) w celu ochrony

życia innych ludzi sprzeczne jest jednak z obowiązującymi regulacjami Konstytucji RP.

4.1. Przesłanką zniszczenia cywilnego statku powietrznego jest użycie go jako środka ataku terrorystycznego lub w innych celach sprzecznych z prawem. Istnieje jednak spore ryzyko w prawidłowym określeniu stopnia niebezpieczeństwa, jakie związane jest z użyciem cywilnego statku lotniczego w celu terrorystycznym, co wynika z ograniczonego zakresu dostępnych informacji dotyczących sytuacji w samolocie oraz możliwości jej dynamicznej zmiany. Tym samym działania organów władzy publicznej zmierzające do odwrócenia niebezpieczeństwa zawsze będą obciążone dużą dozą niepewności, co w przypadku gdy w grę wchodzi życie ludzkie, jest niedopuszczalne. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż określenie szczegółowego trybu postępowania w przypadku zastosowania środka w postaci zniszczenia samolotu cywilnego, przekazane zostało - na mocy delegacji z art. 18b ust. 6 ustawy o ochronie granicy państwowej – do rozporządzenia wykonawczego. Na podstawie tej delegacji Rada Ministrów wydała rozporządzenie z dnia 14 grudnia 2004 r. w sprawie postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym. Wskazano w nim sposoby kwalifikowania obcego statku powietrznego, który nie zastosował się do wezwań przewidzianych w art. 18b ust. 1 ustawy o ochronie granicy państwa i „może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza”. Statki powietrzne kwalifikowane są jako obiekty „podejrzane”, „prawdopodobne” i „potwierdzone”. Przesłanką tylko tej ostatniej kwalifikacji, jest sytuacja, gdy „posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że obcy cywilny statek powietrzny ma być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza” (§ 3 pkt 3 rozporządzenia).

Nie jest jasne, czy zawarte w art. 122a Prawa lotniczego odesłanie do ustawy o ochronie granicy państwowej obejmuje także rozporządzenia wykonawcze wydane na podstawie tej ostatniej ustawy. Przyjmując nawet, iż jest to możliwe, należy stwierdzić, że dotyczy ono wyłącznie sytuacji użycia cywilnego statku powietrznego jako środka ataku terrorystycznego. Tymczasem art. 122a Prawa lotniczego, podobnie jak art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej, dopuszcza możliwość zniszczenia statku także w innych przypadkach „sprzecznego z prawem” wykorzystania cywilnego statku powietrznego. Pogłębia to sferę wątpliwości co do

procedur obowiązujących w takim przypadku. Wspomniane rozporządzenie wykonawcze dotyczy bowiem wyłącznie sytuacji ataku terrorystycznego.

Brak jest także jednoznacznego stwierdzenia, iż możliwość zniszczenia samolotu cywilnego dopuszczalna jest wyłącznie w przypadkach zakwalifikowania go jako „obiektu potwierdzonego”, a więc wówczas, gdy nie ma wątpliwości co do użycia cywilnego statku powietrznego jako środka ataku terrorystycznego. Redakcja przepisów ustawowych i przepisów rozporządzenia zezwala na zniszczenie cywilnego statku powietrznego zakwalifikowanego także do kategorii „podejrzany” i „prawdopodobny”, a więc również gdy nie ma jeszcze pewności co do celu użycia tego statku do ataku terrorystycznego.

Takie określenie przesłanek wydania polecenia zniszczenia cywilnego statku powietrznego, nawet w celu ochrony przed atakiem terrorystycznym zagrażającym życiu ludzi nie spełnia wymagań dostatecznej ustawowej określoności wynikającej z zasady państwa prawnego z Art. 2 Konstytucji RP oraz zasady konieczności zawartej w Art. 31 ust. 1 Konstytucji RP w związku z Art. 38 Konstytucji RP.

4.2. Artykuł 122a Prawa lotniczego, w związku z art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej i szczegółowymi regulacjami rozporządzenia wykonawczego zakłada, iż decyzję Ministra Obrony Narodowej o zniszczeniu statku realizują jednostki wojskowe. Zgodnie z Art. 26 Konstytucji RP „Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służą ochronie niepodległości państwa i niepodzielności jego terytorium oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i nienaruszalności granic”. O ile wykorzystanie sił zbrojnych w przypadku naruszenia polskiej przestrzeni powietrznej przez obcy cywilny statek (tak jak przewiduje to art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej) mieści się w konstytucyjnym zakresie ich działania wynikającym ze wspomnianego Art. 26 Konstytucji RP, o tyle podejmowanie działań wobec polskiego cywilnego statku powietrznego poruszającego się w obrębie polskiej przestrzeni powietrznej w zakresie tym się nie mieści. Realizowane przez siły zbrojne zniszczenie cywilnego statku powietrznego oznacza więc w istocie przejęcie kompetencji o charakterze policyjnym, do czego brak jest podstawy konstytucyjnej.

Artykuł 122a Prawa lotniczego, w związku z art. 18b ustawy o ochronie granicy państwa, w zakresie w jakim zezwala jednostkom sił zbrojnych na zestrzelenie cywilnego statku powietrznego, który nie naruszył granic państwa,

sprzeczny jest z konstytucyjnie określonym zakresem działań sił zbrojnych określonym w Art. 26 Konstytucji RP.

4.3. Przypadek zestrzelenia cywilnego samolotu powietrznego, wykorzystanego jako instrument ataku terrorystycznego zagrażającego życiu ludzi, może być analizowany jako specyficzna sytuacja kolizyjna, która wyłącza bezprawność działania podejmowanego w celu ochrony określonych dóbr prawnych. Dopuszczalność naruszenia jednych dóbr prawnych w celu ochrony innych dóbr prawnych musi w państwie prawa przestrzegać jednak bezwzględnie zasady proporcjonalności, zwłaszcza, jeżeli odnosić się ma do działań organów państwa podejmowanych przeciwko jednostkom. W państwie prawa, urzeczywistniającym zasady sprawiedliwości społecznej, udzielenie organom władzy publicznej kompetencji do naruszenia lub ograniczania praw lub wolności innej osoby, może nastąpić wyłącznie w celu ochrony dobra wyższej wartości. Jedynie w przypadku dóbr agresora (działania podejmowane w przypadku bezprawnego zamachu) proporcja ta może być nieco inaczej ukształtowana. Idea ta wyrażona jest bezpośrednio w konstrukcji takich okoliczności wyłączających odpowiedzialność karną i cywilną jak stan wyższej konieczności czy obrona konieczna. Spowodowanie śmierci niewinnych osób (pasażerów) znajdujących się na pokładzie cywilnego statku pasażerskiego, w celu ratowania życia innych ludzi, nie mieści się w tak wyznaczonym standardzie. Wykluczone jest przy tym wartościowanie dobra prawnego, jakim jest życie człowieka według kryterium ilościowego czy szansy przeżycia. Życie ludzkie nie podlega tego typu wartościowaniu. Na gruncie Art. 38 Konstytucji RP podlega ono ochronie bez względu na przewidywalną długość czy szanse uratowania w sytuacji zagrożenia. Nie można zatem twierdzić, iż po to by ratować życie kilku osób można poświęcić życie jednej osoby, zwłaszcza gdyby owo poświęcenie miało oznaczać ustawowe zezwolenie dla organów władzy publicznej na podjęcie działań powodujących śmierć tej osoby. Trafnie podkreśla się w literaturze prawniczej, że takie zezwolenie mogłoby legitymizować np. pozbawienie życia osoby śmiertelnie rannej w wypadku samochodowym, jeśli dzięki jej organom wewnętrznym można byłoby uratować życie innych osób.

Artykuł 122a Prawa lotniczego, przewidując dla organu administracji publicznej uprawnienie do celowego spowodowania śmierci pasażerów cywilnego statku powietrznego w celu ochrony innych osób zagrożonych

atakiem terrorystycznym, narusza konstytucyjną ochronę każdego życia ludzkiego (Art. 38 Konstytucji RP) oraz zasadę proporcjonalności dopuszczającą wyjątkowo ograniczenie tej ochrony (Art. 31 ust. 3 Konstytucji RP).

4.4. Ocena art. 122a Prawa lotniczego powinna być także dokonywana w perspektywie konstytucyjnego zakazu naruszania godności człowieka, który ma charakter absolutny i niedopuszczający jakichkolwiek ograniczeń. Istota konstytucyjnej ochrony godności człowieka sprowadza się m.in. do uznania jego podmiotowości w systemie prawnym oraz zakazu przedmiotowego traktowania. Zgodzić się należy z twierdzeniem, iż udzielenie organom władzy publicznej kompetencji do zestrzelenia cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie, w istocie pozbawia tych pasażerów ochrony prawnej, czyniąc z nich wyłącznie przedmiot akcji ratowniczej. W ten sposób osoby, które nie przyczyniły się do stworzenia niebezpieczeństwa zamachu na życie innych ludzi traktowane są, bez ich zgody i wiedzy, w sposób instrumentalny przez organy władzy publicznej. Państwo jednostronnie dysponuje ich życiem, w sytuacji, gdy osoby te również wymagają ochrony jako ofiary nielegalnych działań związanych z wykorzystaniem cywilnego statku powietrznego dla celów terrorystycznych. W demokratycznym państwie prawa, którego podstawą aksjologiczną jest nienaruszalna i niezbywalna godność człowieka, nie jest dopuszczalne wyposażanie organów administracji publicznej w prawo decydowania o celowym powodowaniu śmierci niewinnych osób w celu ochrony dobra wspólnego, bezpieczeństwa państwa czy nawet życia innych osób.

Narusza to w sposób oczywisty zasadę bezwzględnej ochrony godności człowieka, prowadząc do sprzeczności art. 122a Prawa lotniczego z Art. 30 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Prof. dr hab. Lech GARDOCKI