

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto

Viešosios teisės katedra

Smiltės Stankevičiūtės,

V kurso Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės šakos,

vientisųjų studijų nuolatinės formos studentės

Magistro darbas

Civilių orlaivių užgrobimas: valstybių atsako priemonės pagal tarptautinę teisę

Hijacking of civil aircraft: State response measures under international law

Vadovė: Doc. dr. Indrė Isokaitė - Valužė

Recenzentas: Asist. dr. Julius Zaleskis

Vilnius

2022

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame darbe analizuojamas civilių orlaivių užgrobimo sąvokos daugiareikšmiškumas, jurisdikcijos klausimai, bei siekiama atsakyti į klausimą kokios tarptautinės bendrijos reakcijos yra galimos pagal tarptautinę teisę. Nagrinėjama, kokia galima atsakomybė už orlaivio užgrobimą, kurią reglamentuoja 1963 Tokijo konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 Hagos konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, bei 1971 Montrealio konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą.

Pagrindiniai žodžiai: Civilių orlaivių užgrobimas, atsakomybė, jurisdikcija, ginčų sprendimas, atsakomosios priemonės.

This paper analyzes the ambiguity of the concept of hijacking civil aircraft, issues of jurisdiction, aiming at answering what kind of response by the international community is possible under international law. This paper explains the international responsibility for hijacking an aircraft, which is governed by the 1963 Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, the 1970 Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, and the 1971 Montreal Security for Combating Violence Against Civil Aviation.

Key words: Hijacking of civil aircraft, liability, jurisdiction, dispute resolution, reprisal.

TURINYS

ĮVADAS	4
1. CIVILIŲ ORLAIVIŲ UŽGROBIMO SĄVOKA	8
1.1. Civilių orlaivių užgrobimo sąvokos daugiareikšmiškumas	8
1.2. Teroro aktas ir terorizmas.....	11
1.3. Maršruto pakeitimas ir priverstinis nutupdymas	15
1.4. Civilių įkaitų sulaikymas	17
1.5. Kibernetinis įsilaužimas į orlaivio valdymo sistemas	19
2. JURISDIKCIJOS PROBLEMOS SPRENDŽIANT ORLAIVIŲ UŽGROBIMO ATVEJUS.....	22
2.1. Pagrindinės oro erdvės naudojimo taisyklės ir principai	22
2.2. Teritorinis principas.....	23
2.3. Orlaivio registracijos principas.....	26
2.4. Pilietybės principas.....	27
3. TARPTAUTINĖS BENDRUOMENĖS REAKCIJOS IR VEIKSMAI ATSAKANT Į CIVILIŲ ORLAIVIŲ UŽGROBIMĄ.....	30
3.1. Orlaivių užgrobimas: valstybių atsako priemonių formavimasis ir raida.....	30
3.2. Valstybių nacionalinės teisės priemonės kovai su orlaivių užgrobimu	33
3.3. Tarptautinės civilinės aviacijos vaidmuo kovojant su civilių orlaivių užgrobimu	36
3.3.1. Orlaivių užgrobimas tarptautiniuose susitarimuose.....	36
3.3.2. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tyrimo procedūra.....	39
3.4. Civilio orlaivio užgrobimas terorizmo kontekste ir besikeičianti savigynos samprata	41
3.5. Represalijos atsakant į lėktuvų užgrobimus keliančius grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui.....	44
IŠVADOS.....	47
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS.....	50
SANTRAUKA	56
SUMMARY	57

IVADAS

Nagrinėjamos temos aktualumas. Remiantis tarptautine teise, didžioji dalis su orlaiviais susijusių nusikaltimų dažniausiai vadinami orlaivių užgrobimu, o tai laikoma nusizengimu žmogiškosioms vertybėms. Tarptautinė bendruomenė tokius veiksmus smerkia, nes šis nusikaltimas griaua žmonijos vertybes, kelia grėsmę ne tik nuosavybei, bet ir žmonių gyvybėms. Šis nusikaltimas dažniausiai padaromas dėl asmeninių motyvų, įkaitų paėmimo ar politinių priežasčių. Tačiau sunku atriboti panašius veiksmus įvardijant, kuriuos galima laikyti civilių orlaivio užgrobimu.

Po antrojo pasaulinio karo lėktuvo užgrobimo sąvoka buvo suprantama, gana paprastai – kito asmens žinioje esančio lėktuvo neteisėtas pagrobimas. Tačiau XX amžiaus septintame dešimtmetyje, kai organizuotų grupuočių nariai ėmė grobti civilių lėktuvus kartu su visais juose esančiais keleiviais, šio nusikaltimo supratimas išsiplėtė ir reikšmėje atsirado papildoma sąvoka – terorizmas. Vienas tragiškiausių orlaivio užgrobimo atvejų buvo įvykdytas 2001 m. rugsėjo 11 d., kai virš Jungtinių Amerikos Valstijų (toliau - JAV) teroristinė organizacija užgrobė keturis komercinius orlaivius Boeing kartu su juose esančiais keleiviais ir nukreipė juos į iš anksto pasirinktus taikinius. Šis teroristinis aktas nusinešė tūkstančius gyvybių, padarė didelės žalos ne tik žmonių sveikatai, bet ir JAV taikai, bei saugumui. Šis įvykis palietė ir tarptautinę bendruomenę, todėl Jungtinių Tautų Saugumo Taryba (toliau - JT ST), iškart po šio teroristinio išpuolio priėmė rezoliuciją Nr. 1373, kurios tikslas yra kovoti su teroristiniais išpuoliais, bei užkirsti kelią teroro aktų finansavimui. Jungtinės Tautos (toliau - JT) 2006 m. rugsėjį priėmė Visuotinę kovos prieš terorizmą strategiją. Šią strategiją sudaro konkretus veiksmų planas kaip užkardyti bei kovoti prieš terorizmą. Tačiau gilinantis į orlaivių užgrobimo sąvoką, pastebima, kad šių dienų kontekste yra ir daugiau veikų, kurios gali būti prilyginamos orlaivio užgrobimui.

2021 m. gegužės 23 d. Baltarusijos „prezidento“ Aliaksandro Lukašenkos režimas perėmė ir Minske nutupdė iš Atėnų į Vilnių skridusį lėktuvą, kad sulaukytų Baltarusijos opozicijos aktyvistą ir tinklaraštininką, informacinio kanalo „Nexta“ įkūrėją Romaną Protasevičių. Lėktuvo įgula gavo pranešimą iš Baltarusijos oro erdvės tarnybos apie potencialią saugumo grėsmę lėktuvo salone ir buvo nurodyta nukreipti skrydį į artimiausią oro uostą – Minską. Šis įvykis sukrėtė visą tarptautinę bendruomenę. Didelė dalis valstybių atstovų teigė, jog šis įvykis yra „valstybės remiamas užgrobimas“. Šis įvykis paskatino tarptautinės bendruomenės diskusijas apie tai, kas apskritai yra laikoma

civilių orlaivio užgrobimu. Todėl yra svarbu išsiaiškinti, kokie veiksmai patenka po sąvoka „civilių orlaivio užgrobimas“.

Analizuojant tarptautinės teisės šaltinius, pastebima jurisdikcijos problema. Sunku suprasti ne tik kas atsakingas už orlaivio užgrobimą, bet ir kas, bei kokių veiksmų gali imtis, reaguojant į tokius išpuolius. Nacionalinės baudžiamosios teisės aktuose yra aiškių nuorodų kaip reaguoti į orlaivio užgrobimą ir priverstinius dingimus, tačiau kyla klausimas, kada ir kam jie taikomi tarptautinės teisės prasme. Bandant išsiaiškinti kas gali imtis priemonių, susiduriama su pilietybės, teritorijos ar orlaivio registracijos principais. Tarptautinėje teisėje nėra konvencijos, kuri akivaizdžiai pateiktų atsakymą, kokios valstybių reakcijos ir atsako priemonės yra galimos reaguojant į išpuolius. Todėl šis darbas svarbus siekiant išsiaiškinti civilių orlaivių užgrobimo sąvokos elementus, bei atsakyti į klausimą kas ir kokių atsakomųjų veiksmų gali imtis pagal tarptautinę teisę.

Darbo tikslas. Šio darbo tikslas, yra išsiaiškinti kas patenka į sąvokos „orlaivio užgrobimas“ taikymo sritį, nustatyti pagrindines jurisdikcijos taisykles ir atskleisti jų problematiką, bei identifikuoti visas įmanomas valstybių, bei tarptautinių organizacijų atsako priemones civilių orlaivių užgrobimo kontekste.

Darbo uždaviniai. Siekiant iškelto darbo tikslo, pagrindiniai darbo uždaviniai visų pirma, yra išanalizuoti civilių orlaivių užgrobimo sąvokos daugiareikšmiškumą, antra, nustatyti jurisdikcijos taisykles, bei atskleisti problematiką – išsiaiškinti, kurios valstybės turi teisę (ar pareigą) įgyvendinti jurisdikciją įvairiose orlaivių užgrobimo situacijose, bei trečia, išnagrinėti, kokių atsakomųjų veiksmų gali imtis valstybės, bei tarptautinės organizacijos bandančios apsaugoti savo suverenitetą ir piliečius nuo civilių orlaivių užgrobimo. Siekiant įgyvendinti iškeltus uždavinius šiame darbe nagrinėjami klausimai, apimantys valstybių jurisdikcijos, taikių ginčų sprendimo, savigynos, atsakomųjų priemonių institutų sampratą tarptautinėje teisėje.

Darbo objektas. Šio darbo objektas yra civilių orlaivių užgrobimas, bei valstybių atsako į jį priemonės pagal tarptautinę teisę.

Tyrimo metodai. Šiame darbe naudojami lingvistinės analizės, sisteminis ir lyginamasis metodai. *Lingvistinės analizės metodas* šiame darbe naudojamas siekiant išsiaiškinti sąvokas analizuojamas darbe. Pagrindinės sąvokos, kurios yra analizuojamos darbe yra teroro aktas, priverstinis nutupdymas, maršruto pakeitimas, civilių įkalinimas, bei

skrydžių valdymo sistemų užvaldymas. Taip pat darbe naudojamas *istorinis metodas*, siekiant apžvelgti istorinius orlaivių užgrobimo atvejus ir valstybių praktiką kovojant su nusikaltimu. Šiame darbe *sisteminės analizės metodu* vertinamos bei analizuojamos skirtingos tarptautinės teisės konvencijos, JT ST rezoliucijos, tarptautinių organizacijų ir komitetų rekomendacijos, bei formuojamos pagrindinės išvados vertinant valstybių atsako priemones. *Lyginamasis metodas* šiame darbe naudotas palyginti skirtingus šaltinius ir juose pateiktą informaciją, identifikuoti skirtingas teises pozicijas. *Tarptautinių sutarčių aiškinimo taisyklėmis* remiamasi nagrinėjant ir aiškinant daugiašales tarptautines sutartis. Šių metodų visuma padeda užtikrinti tinkamą šio darbo uždavinių ir tikslų įgyvendinimą.

Darbo originalumas. Visų pirma atkreiptinas dėmesys, kad darbų, susijusių su kova su terorizmu, teroro akto samprata egzistuoja nemažai. Taip pat yra pakankamai literatūros analizuojančios žymiausias teroro aktus, tačiau dažniausiai jie aptariami iš politinės pusės. Taip pat galima paminėti šia tema atliktus darbus, kuriuos atliko Ina Kasparavičiūtė - Bartunek, 2006 m. magistro darbe „Terorizmas: masinės destruktijos įrankis“, Viktorija Charitonovaitė, 2009 m. magistro darbe „Teroro akto traktuotė Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse, kitų valstybių įstatymuose ir kituose tarptautiniuose teisės aktuose“, Violetos Vasiliauskienės, 2014 m. daktaro disertacija „Kova su terorizmu tarptautinės humanitarinės teisės kontekste“, Eglės Murauskaitės, 2016 m. magistro darbas „Ar tarptautinio baudžiamojo teismo jurisdikcija apima terorizmo nusikaltimus?“. Nagrinėjant valstybių atsako priemonių temą galima paminėti Vaidos Andriuškevičiūtės, 2010 m. magistro darbą „Ar valstybės, turinčios savo teritorijoje asmenis, padariusius erga omnes pobūdžio tarptautinius nusikaltimus, turi pareigą pradėti baudžiamąjį persekiojimą?, Vilmos Talačkaitės, 2012 m. magistro darbą „Tarptautinė asmenų apsauga nelaimių metu“, Dariušo Sokolovskio, 2019 m. magistro darbą „Jėgos ir grasinimo jėga draudimo principo raida pastaraisiais dešimtmečiais: atvejų analizė“. Didžioji dalis darbų, kurie yra parašyti siekiant atskleisti orlaivių užgrobimo temą, yra užsienio autorių. Pavyzdžiui, Paul Stephen Dempsey straipsnis „Aerial piracy and terrorism: unilateral and multilateral responses to aircraft hijacking“, Muna Ndulo straipsnis „The developing law of air hijacking“, kuriame bandoma suprasti, kaip valstybė gali elgtis po tokio išpuolio, taip pat Ismail Mustapha Adua straipsnis „International law on aircraft hijacking: the practice in Malaysia and Nigeria“, kuriame nagrinėjami vieni žymiausių orlaivių užgrobimo atvejų. Šių darbų temos, kaip ir prieš tai paminėtų Lietuvos autorių darbų temos iš dalies panašios su šiame darbe nagrinėtina

tema, kadangi juose stengiamasi išsiaiškinti orlaivio užgrobimo sąvokos reikšmę ir raidą, bei suprasti ko gali imtis valstybės bandančios apsisaugoti nuo nusikaltimo, tačiau šis darbas išsiskiria iš kitų, minėtų autorių darbų, tuo, kad šiame darbe orlaivio užgrobimo sąvoka neapima tik terorizmo, o bandoma išanalizuoti visus šiandienos kontekste galimus atvejus, kurie galėtų būti prilyginami šiam nusikaltimui. Taip pat šiame darbe nėra analizuojami specifiniai orlaivių užgrobimo atvejai, o tarptautinės teisės šaltiniai, kurių analizė padeda išsiaiškinti pagrindines jurisdikcijos problemas. Atvejai, kurie minimi šiame darbe atitinka šių dienų problematiką ir nusikaltimų padarymą pasitelkiant naujausias technologijas. Šiuo darbu siekiama aiškiai nustatyti taisykles, kuriomis valstybės vadovautųsi imantis veiksmų prieš civilių orlaivių užgrobimą, be to, siekiama narinėti visas įmanomas valstybių atsako priemones (teisėkūros, institucines, veikimo ir kt.).

Svarbiausi šaltiniai: Rengiant šį darbą svarbiausi šaltiniai, kuriais buvo vadovautasi siekiant atskleisti darbo tikslus ir uždavinius, yra 1963 Tokijo konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 Hagos konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 Monrealio konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, JT ST rezoliucijos, JT kovos su terorizmu komiteto rekomendacijos, ICAO procedūrų suvestinės ir Čikagos konvencija, įvairūs užsienio autorių darbai oro aviacijos ir tarptautinės teisės temomis, tarp kurių paminėti autorių John A. Volpe ir John T. Stewart, Jr. straipsnis „Aircraft Hijacking: Some Domestic and International Responses“, autoriaus Wang X. mokslinis straipsnis „Study on Aircraft Hijacking from the Perspective of Legal Mechanism“, autorius Rafat A. straipsnis „Control of aircraft hijacking: the law of international civil aviation“, bei autoriaus Promono A., straipsnis „Aircraft hijacking: a legal perspective“.

1. CIVILIŲ ORLAIVIŲ UŽGROBIMO SĄVOKA

1.1. Civilių orlaivių užgrobimo sąvokos daugiareikšmiškumas

Pirmasis orlaivio užgrobimo atvejis buvo registruotas 1931 m. Peru, kai transportinis lėktuvas buvo užpultas dar nepalikus pakilimo tako. Šio išpuolio organizatoriai – ginkluoti revoliucionieriai, kurie vertė lėktuvo pilotus nuskraidinti juos į kitą Peru miestą. Šis įvykis baigėsi be didelės žalos – revoliucionieriai buvo sulaikyti, o lėktuvas ir įgula nepatyrė didesnių nesklandumų (Kalašnykas, Orlaivio užgrobimas). Vienas paslaptiniausių lėktuvo užgrobimo atvejų įvyko JAV, kai 1971 m. keleivinis lėktuvas Boeing 727 buvo pagrobtas su visais jame esančiais keleiviais. Asmuo, kuris buvo vadinamas D. B. Cooper sugebėjo išsireikalauti 200 000 JAV dolerių išpirkos už lėktuvo įkaitus. Paleidus įkaitus, asmuo, sugebėjo priversti lėktuvą vėl pakilti ir nežinomoje vietoje iššokti iš jo pasinaudojus parašiotu. Šis nusikaltimas buvo tiriamas daugiau nei 45 metus, tačiau iki šios dienos nėra rastas jo kaltininkas (Britannica, *D.B. Cooper*).

Tiriant istorines lėktuvų užgrobimo ištakas, pastebima, kad lėktuvų pagrobėjai nusileisdavo oro uostuose ir reikalavė tam tikrų išpirkų ar veiksmų - pripažinti, neteisti ar paleisti. Pilotai ir įgula buvo apmokomi nesipriešinti pagrobėjams, saugiai nuleisti lėktuvą ant žemės ir likusį darbą leisti atlikti specialioms valstybės pajėgoms (National commission on terrorist attacks upon the United States). Tačiau viskas pasikeitė po 2001 m. rugsėjo 11 d. Ši data žymi didelę tragediją palietusią tarptautinę bendruomenę. Keturios, organizuotos grupuotės Al-Qaeda, iš anksto suplanuotos atakos buvo nukreiptos prieš svarbius JAV valstybinius pastatus. Rugsėjo 11 d. keturi civiliai orlaiviai buvo užgrobti ir panaudoti kaip didžiulę žalą sukeltantys ginklai. Grupuoję savo veiksmus grindė karu, t.y. Al-Qaeda griežtai pasisakė prieš amerikiečių kišimąsi į Afganistano valstybinius reikalus, bei JAV bazių buvimą regione. Po šios datos, kai lėktuvai būdavo užgrobti ir nukreipti į tam tikrus objektus ant žemės, pilotų ir įgulos mokymo strategija pasikeitė – jie buvo mokomi atsižvelgti į galimą grėsmę ir aukas ant žemės, bei mokomi tam tikrų kovos veiksmų, kurių būtų galima imtis prieš pagrobėjus. Taigi, lėktuvo užgrobimo motyvai gali būti tiek asmeniniai, pavyzdžiui, noras gauti išpirką, tiek politiniai – aiškiai teroristiniai ar vedami noru ištrūkti į laisvąjį pasaulį.

Tam tikri nusikaltimai, kurie gali būti prilyginami orlaivių užgrobimui, tarptautiniame lygmenyje yra pripažįstami kaip nusikaltimai žmogiškumui (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos Statutas, 1998). JT ne kartą skatino valstybes nares sudaryti

susitarimus, kurie padėtų veiksmingai spręsti šio nusikaltimo grėsmę. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija septynioliktoje asamblėjos sesijoje Monrealyje, pažymėjo, kad neteisėtai užgrobęs civilinį orlaivį yra sudaromos sąlygos kilti grėsmei saugiam tarptautinių civilių orlaivių paslaugų teikimui ir sumenkina žmonių pasitikėjimą tarptautinės civilinės aviacijos saugumu (Ndulo, 1971). Tačiau, kad ir kokia grėsmė gali kilti įvykdžius šį nusikaltimą, yra sunku suprasti, ką pati orlaivio užgrobimo sąvoka reiškia. Nagrinėjant įvairius orlaivių užgrobimo atvejus galima pastebėti, kad jie įvykdomi prieš tą patį objektą – orlaivį ir jo įgulą, keleivius ar valstybę, tačiau užgrobimas, kaip veiksmas gali būti atliktas skirtingai.

1950 m. tris keleivinius Čekoslovakijos lėktuvus užgrobė jų pilotai, kuriems buvo leista skraidyti tik vidiniuose keleiviniuose skrydžiuose. Lėktuvai pakeitė skrydžio kryptį ir nusileido Vakarų Vokietijoje JAV karinėje bazėje ir pagrobėjams buvo leista pasilikti Vakaruose. Net 26 lėktuvo keleiviai, kurie tapo pagrobimo aukomis, pasinaudojo naujomis aplinkybėmis ir taip pat pasiliko Vakarų Vokietijoje. 1985 m. šaunamaisiais ginklais ginkluoti teroristai, priklausę „Abu Nidal“ grupei, užgrobė lėktuvą skridusį iš Graikijos į Egiptą. Užgrobėjai, pilotams liepė nutupdyti lėktuvą dar nepasiekus jo skrydžio tikslo, Maltoje, kurioje vykdė derybas.

2013 m. iš Maskvos skridęs Bolivijos prezidento lėktuvus nusileido Vienoje dėl įtarimų, kad su juo galėjo skristi vienas ieškomiausių asmenų, buvęs CŽV darbuotojas E.S. Lėktuvus priverstinai nusileido Vienoje, tačiau ne todėl, kad jiems taip liepė elgtis Austrijos valdžios institucijos, o todėl, kad aplinkinės šalys nedavė leidimo Bolivijos prezidento lėktuvui kirsti jų oro erdvę, dėl įtarimų, kad juo skrido ir E.S.

Panaši situacija įvyko ir 2021 m., kai Minsko oro uoste buvo priverstinai nutupdytas keleivinis bendrovės „Ryanair“ lėktuvus, skridęs iš Atėnų į Vilnių. Lėktuvus buvo arti Lietuvos oro erdvės kai buvo priverstas pasukti į Baltarusijos pusę. Lėktuvus nusileido Minske, nes Baltarusijos oro dispečeriai informavo apie potencialią saugumo grėsmę lėktuve. Civilio orlaivio pilotai dvejojo dėl tokio sprendimo, ypač todėl, kad Lietuvos oro uostas buvo artimesnis nusileidimo taškas, tačiau pastebėję, kad lėktuvą lydi Baltarusijos naikintuvus, pakeitė nusileidimo kryptį. Šiuo lėktuvu skrido Baltarusijos opozicijos aktyvistas R. Pratasevičius, kuris buvo iškart sulaikytas. Po šio įvykio įvairios valstybės pasmerkė Baltarusijos lyderio A. Lukašenkos veiksmus, bei pasisakė, jog šis įvykis yra laikomas lėktuvo užgrobimu.

Iš tiesų, orlaivio užgrobimo sąvoka yra labai plati, todėl prie supratimo, kokie veiksmai gali būti laikomi užgrobimu, prisideda ir tarptautinėje teisėje atsakomybę už orlaivio užgrobimą reglamentuojančios tarptautinės konvencijos. Pavyzdžiui, 1963 Tokijo konvencijos 11 straipsnyje reglamentuojama, kad „kai orlaivyje esantis asmuo neteisėtai jėga arba grasinimais neteisėtai sutrukdė, užgrobė ar kitaip neigiamai paveikė skrendančio orlaivio valdymą arba kai tokį veiksma ketino padaryti Susitariančios valstybės turi imtis visų atitinkamų veiksmų tam, kad grąžintų orlaivio valdymą teisėtam vadui arba apsaugotų jo vadovavimą orlaiviui. <...> Susitarianti valstybė, kurioje nusileidžia orlaivis, kuo skubiau leidžia keleiviams ir įgulai tęsti jų kelionę ir grąžina orlaivį bei jo krovinių asmenims, kuriems jie teisėtai priklauso“¹ (Convention on offences and certain ... 1963). Pagal 1970 Hagos konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu 1 straipsnį, orlaivio užgrobimu laikomas nusikaltimas, kurį skrendančiame orlaivyje įvykdo asmuo (arba bendrininkas), kuris neteisėtai, prievarta ar grasindamas pavartoti prievartą, arba bet kokia kita grasinimo forma pagrobia arba kontroliuoja orlaivį, arba bando atlikti bet kokią tokį veiksma (Convention for the suppression of ... 1970). Šios konvencijos liudija įprastinį supratimą apie orlaivio užgrobimo sąvoką, nusikaltimą tapatina su jėgos panaudojimu, agresija, prievartos panaudojimu prieš orlaivio valdymą, kontrolę perima pats asmuo, kuris ir vykdo nusikaltimą. Tačiau nagrinėjant 1971 Montrélio konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą galima pastebėti platesnį sąvokos supratimą. Konvencijos 1 straipsnis apibrėžia orlaivio užgrobimo sąvoką plačiau, t.y. reglamentuojama, kad bet kuris asmuo (arba bendrininkas) įvykdo orlaivio užgrobimą, jeigu jis a) neteisėtai ar tyčia pavartoja smurtą prieš asmenį, esantį skrendančiame orlaivyje, jeigu jis gali sukelti pavojų šio orlaivio saugumui, b) sunaikina arba sugadina eksploatuojamą orlaivį, padarydamas jį netinkamą eksploatuoti arba gali sukelti pavojų jo saugiam skrydžiui, c) bet koku būdu įdeda arba atlieka veiksmus, įgalinančius įdėti eksploatuojamame orlaivyje įtaisą arba medžiagą, galinčią sunaikinti šį orlaivį arba sugadinti, išvedant jį iš rikiuotės, arba sugadinti jį, sukeliant pavojų jo saugiam skrydžiui, d) sunaikina arba sugadina oro navigacijos įrengimus arba trukdo juos eksploatuoti, jei bet kuris toks veiksmas gali kelti pavojų orlaivių saugiam skrydžiui, e) praneša žinomai melagingas žinias, tuo sukeldamas pavojų orlaivio saugiam skrydžiui (Convention for the suppression of unlawful ... 1971). Ši

¹ 1963 m. Tokijo konvencijos autentiškame tekste anglų k., vartojama sąvoka „a person on board“ – asmuo esantis lėktuve, tačiau lietuviškame Tokijo konvencijos vertime straipsnyje reglamentuojama „kai kuris nors asmuo“.

konvencija praplečia supratimą, ką galima laikyti orlaivio užgrobimu, neapsiriboja tik ankstesniu konvenciniu supratimu, kuris orlaivio užgrobimu laiko veiką, kurią galima atlikti skrendant lėktuvu ir naudojantis jėga ar grasinimais, todėl yra aišku, kad tarptautinė bendruomenė šį nusikaltimą laiko daugialypiu, ne tik apsiribojančiu nusistovėjusiu požiūriu į užgrobimą, bet ir išplečiant sąvoką ir į sugadinimą, įtaisų panaudojimą orlaivio sunaikinimui, bei melagingos informacijos skleidimą, kuris daro įtaką orlaivio maršruto pakeitimui ar įgulos suklaudinimui, todėl svarbu išanalizuoti šio nusikaltimo sąvokos elementus ir išsiaiškinti ar šis nusikaltimas gali būti padaromas būdais, kurie nėra reglamentuojami tarptautinėse konvencijose.

1.2. Teroro aktas ir terorizmas

Ankstyvieji pagrobėjai veikdavo vieni ir jų motyvai atspindėdavo asmeninių interesų apsaugą, tačiau dabar, atrodo, prasidėjo nauja era, kai orlaivio užgrobimas siejamas su organizuotomis politinėmis grupėmis. Šiandieniniame kontekste reikia skirti sąvokas „teroras“ nuo „terorizmo“. Terorizmo sąvoka dažniausiai vartojama, kai kalbama apie tam tikras organizuotas gruputes, kurios linkusios pasiekti savo tikslus prievarta, bauginimu ir žudymais. Ryškiausia terorizmo atmaina yra islamo terorizmas, kuris gali būti aiškinamas kaip radikali grupė, kurios tikslas yra musulmoniška visuomenė, kuri turėtų būti valdoma pagal islamo teisės nuostatas. Būtent Osama bin Ladenas buvo vienas iš radikaliausių organizuotų grupių Al-Qaeda lyderis, kuris yra pagrindinis JAV įvykdytų teroristinių išpuolių įtariamasis. Aiškinantis „teroro“ sąvoką pastebima, kad jos aiškinimas yra labai panašus, t.y. teroru siekiama įbauginti, priversti, nužudyti, sužaloti ir sukelti siaubą. Tačiau remiantis tiksline šio žodžio prasme, galima daryti išvadą, kad teroras iš tiesų yra valstybės ar kito politinio subjekto sistemingai vykdomos represijos ir grasinimai. Remiantis A. Berngardo mintimis, jis susistemino sąvokų ryšį ir jas aiškino taip: „teroras - prievarta ir bauginimas, naudojamas objektyviai stipresnio prieš silpnesnius, terorizmas - tai prievarta ir bauginimas, naudojamas objektyviai silpnesnio prieš stipresnius“.

Civilių orlaivių pagrobimą galima laikyti terorizmu, jei lėktuvą pagrobia organizuota gruputė, kuri pasitelkdama orlaivį ir jame esančius asmenis, bauginimais, smurtu ar žudymais nesiekia kažkokių konkrečių politinių veiksmų, o labiau siekia sukurti baimės ir nestabilumo atmosferą tarptautiniu lygmeniu. 2001 m. rugsėjo 11 d.

įvykiai JAV yra tinkamas pavyzdys nagrinėjant orlaivio užgrobimo sąvokos elementus. Devyniolika asmenų, kurie buvo susiję su Al-Qaeda, užgrobė keturis JAV civilius orlaivius. Visuose orlaiviuose buvo po vieną grupės narį, kuris mokėjo pilotuoti lėktuvą. Du orlaiviai buvo nukreipti į Pasaulio prekybos centrą Niujorke, po vieną į kiekvieną bokštą dvynį, kurie iškart po smūgių sugriuvo nusinešdami šimtus gyvybių. Trečiasis lėktuvas buvo nukreiptas į Pentagoną, o ketvirtasis nukrito nepasiekęs savo tikslo – Baltųjų rūmų, nes keleiviai pabandė perimti lėktuvo kontrolę iš teroristų. Šios atakos sukėlė didžiulį siaubą - užgeso beveik 3 tūkstančiai gyvybių, JAV piliečiai bijojo palikti namus, o visa tarptautinė bendruomenė aptarinėjo ar šis teroristinis aktas yra nukreiptas tik prieš JAV. Po atakų, JAV vyriausybė nedelsiant ėmėsi tyrimų, įstatymų pakeitimo ir karinių veiksmų. Po tyrimų dėl grupuotės motyvų, JAV vyriausybė paskelbė karą terorizmui, kas lėmė karinius veiksmus Afganistane, o vėliau ir Irake.

JAV surinkti įrodymai įtikino daugumą valstybių, kad už išpuolius atsakinga islamo kovotojų grupuotė Al-Qaeda. Rugsėjo 11-osios išpuoliai buvo didžiulė Al-Qaeda taktinė sėkmė. Antskrydžiai buvo gerai koordinuoti, atakos buvo padidintos transliuojant jas visame pasaulyje milijoninei auditorijai, jei iki rugsėjo 11 d. Al-Qaeda buvo beveik nežinoma organizacija, tai po kelių dienų šios organizacijos vardas skambėjo visame pasaulyje. Šiaurės Atlanto sutarties organizacija (toliau – NATO) pirmą kartą savo istorijoje pasinaudojo 5 straipsniu, leidžiančiu jos narėms kolektyviai reaguoti į savigyną. Kariniai veiksmai, bei Afganistano „valdytojų“ Talibano ir jų sąjungininkų Al-Qaeda grupuotės būstinių bombardavimai privertė teroristinę grupuotę pasitraukti, o Afganistanas atiteko JAV priežiūrai. Nepaisant sėkmės sukeltą platų naikinimą ir mirtį, rugsėjo 11 – osios išpuoliai Al-Qaedai nebuvo pakankamai sėkmingi. Greitai ir naudingai panaudotos atsako priemonės JAV pavertė pagrindine terorizmo priešė, bei įtakojo, kad teroristinė grupuotė Al-Qaeda ne tik prarastų savo pagrindinę bazę Afganistane, bet ir didelę įtaką bei statusą.

Analizuojant civilių orlaivių užgrobimo sąvokos daugiareikšmiškumą, svarbu išnagrinėti ar lėktuvo užgrobimu galima laikyti valstybės vykdomus teroro aktus ir veiksmus nukreiptus prieš civilių orlaivį. 2021 m. gegužės 23 d. Baltarusijos prezidento A. Lukašenkos įsakymu buvo perimtas ir Minske nutupdytas iš Atėnų į Vilnių skridęs civilių orlaivis. Į Vilnių skridęs „Ryanair“ kompanijos lėktuvas virš Baltarusijos buvo perimtas karinio naikintuvo MIG-29 ir sraigtasparnio MI-24. Keleiviniame lėktuve skrido 171 keleivis, dauguma buvo Lietuvos piliečių. Lėktuvui nutūpus Minsko oro uoste, buvo sulaikytas Baltarusijos opozicijos atstovas R. Protasevičius, kuriam Lietuvoje buvo

suteiktas prieglobsčio statusas. Lietuvos prezidentas G. Nausėda iškart kreipėsi į NATO ir Europos Sąjungos (toliau – ES) sąjungininkus kviesdamas nedelsiant reaguoti į Baltarusijos režimo keliamą grėsmę tarptautinei civilinei aviacijai. Baltarusijos lyderis A. Lukašenka skelbė, esą buvo gautas pranešimas elektroniniu paštu, kad lėktuvas yra užminuotas, tačiau atlikus orlaivio patikrą, jokio sprogmens nebuvo rasta (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2022).

Šis įvykis sukretė ES valstybių vadovus, kurie šį incidentą prilygino lėktuvo užgrobimui, bei terorizmui. Oksfordo universiteto teisės mokslininkai pateikė teisinį vertinimą dėl Baltarusijos veiksnių priverstinai nutupdant „Raynair“ civilių orlaivį (Webinar forced landing in Belarus, 2021). Teisės mokslininkai sutaria, jog yra daug prielaidų teigti, kad atsižvelgiant į aplinkybes, 2021 m. gegužės 23 d. įvykęs incidentas yra civilinės aviacijos teisės pažeidimas, kadangi Konvencija dėl tarptautinės civilinės aviacijos (Čikagos konvencija) (Convention on International Civil Aviation 1944) reglamentuojanti priverstinį orlaivio nutupdymą, draudžia naudoti civilinę aviaciją su Konvencija nesuderinamais tikslais. Oksfordo universiteto teisės docento M. Jacksono teigimu, vieno asmens, kuris įtariamas padaręs nusikaltimą, nesiejamą su aviacijos saugumu, buvimas orlaivyje, skrendančiame per suinteresuotos valstybės teritoriją, nėra pagrindas priverstinai nutupdyti orlaivį, nes, esant tokiam precedentui, galėtų būti nutupdoma daugybė orlaivių kiekvieną dieną. Išanalizavus teroro akto sąvoką, galima teigti, kad šis valstybės vadovo suorganizuotas veiksmas užgrobti lėktuvą ir priversti jį leisti kitame oro uoste, pasitelkiant karinius naikintuvus, tam, kad būtų sulaikytas opozicijos lyderis yra valstybės vykdomas teroro aktas, kuriuo bandoma įbauginti ne tik savo valstybės piliečius, bet ir tarptautinę bendruomenę.

Baltarusija, kaip valstybe, nepasitikėjimas atsirado po 2020 m. prezidento rinkimų, kai valstybės piliečiams ir kitiems tarptautiniams subjektams kilo įtarimas, kad rinkimų rezultatai buvo suklastoti. Valstybinei televizijai pranešus apie A. Lukašenkos laimėjimą, šalyje prasidėjo masiniai protestai, įvyko susirėmimai su protestuotojais ir specialiomis policijos pajėgomis. Skundą Centrinei rinkimų komisijai pateikusi opozicijos kandidatė S. Cichanovskaja buvo sulaikyta. Po septynių valandų trukusio sulaikymo S. Cichanovskaja išvyko į Lietuvą. Rinkimus ir patį A. Lukašenkos vadovavimą kritikavęs R. Protasevičius buvo grėsmė ne tik valstybės lyderiui, bet ir valstybės sąjungininkams, kurios palaikė A. Lukašenkos poziciją valdžioje. Todėl tarptautinei bendruomenei buvo aišku, kad specialiųjų tarnybų įvykdyta orlaivio užgrobimo operacija buvo surengta siekiant sulaikyti aktyvistą R. Protasevičių. S.

Cichanouskaja iškart po incidento savo internetinėje tviterio paskyroje paskelbė: „Režimas sukėlė pavojų keleivių ir visos civilinės aviacijos saugumui siekdamas represuoti žmogų. Mes jau pranešėme „Ryanair“ biurui ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (toliau – ICAO), reikalaudami pradėti šio įvykio tyrimą ir imtis priemonių neatmetant ir Baltarusijos pašalinimo iš ICAO. Nuo šiol ne vienas žmogus, skrendantis virš Baltarusijos, negali būti tikras dėl savo saugumo. Mat režimas piktnaudžiauja oro eismo taisyklėmis, siekdamas pagrobtį nesutinkančius“. Kelios šalys, įskaitant JAV, Kanadą, Britaniją ir Europos Sąjungą, reaguodamos į šį incidentą Baltarusiai paskelbė sankcijų.

2021 m. sausio 17 d. ICAO pranešė, kad parengė ataskaitą dėl Minske nutupdyto „Ryanair“ lėktuvo. Ši ataskaita buvo parengta ICAO tyrėjų komandos, kuri sudaryta iš skrydžių saugos ir navigacijos, orlaivių eksploatavimo ir tarptautinės oro teisės ekspertų. Įvertinusi tyrėjų ataskaitos duomenis, ICAO taryba konstatavo, kad netikras sprogmenų lėktuve pavojus buvo sukeltas tyčia, atkreipė dėmesį, kad neteisingos informacijos, keliančios grėsmę skrendančio orlaivio saugai, pateikimas yra Monrealio konvencijos pažeidimas, ir griežtai pasmerkė tokius veiksmus. Kaip rodo Lietuvos tarnybų ICAO tyrėjų komandai pateikta informacija, Minsko oro uostas elektroninį laišką apie sprogmenį lėktuve gavo vėliau, nei apie tai buvo pranešta lėktuvo pilotui. Patys Baltarusijos pareigūnai, komunikuodami su orlaivio komanda, minėjo, kad grasinantys elektroniniai laiškai apie sprogmenį buvo siunčiami ir kitiems oro uostams, tačiau nėra žinoma, iš kur jie galėjo turėti informacijos apie kitus laiškus. Be to, kaip rodo ataskaitoje pateikiami duomenys, nusileidus lėktuvui Minsko oro uosto darbuotojai nesivadovavo tokiam atvejui numatytomis taisyklėmis ir nesuteikė reikiamo prioriteto keleivių saugumui (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2022). Pasak Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, ataskaitoje yra pabrėžiama, kad ICAO tyrėjų komandai Baltarusijos tarnybos nepateikė jų veiksmus pagrindžiančių duomenų, t.y. Baltarusijos pateikta informacija ir įrodymai yra nenuoseklūs. ICAO pranešė, kad Lenkija pateikė naują papildomą informaciją, kuri turi įtakos tęsti pradėtą tyrimą.

Civilių orlaivių užgrobimai yra viena iš efektyviausių priemonių teroristams padedančių pasiekti tikslus. Lėktuvo užgrobimas, kaip bauginimo įrankis, ne tik nereikalauja didelių finansinių ar technologinių išteklių, bet ir yra transliuojamas didelėms masėms, todėl bauginimo strategija įgyvendinama plačiau. Taigi, terorizmas ir teroras gali būti laikomi viena iš keleto civilių orlaivių užgrobimo sąvokos prasmų, elementų ar net būdų.

1.3. Maršruto pakeitimas ir priverstinis nutupdymas

Analizuojant priverstinio nutupdymo sąvoką pastebima, kad ji dažnai naudojama apibūdinti situacijas, kai lėktuvas priverstas leistis avariniu būdu, pavyzdžiui ant vandens. Tai priklauso nuo faktorių, kurie nėra susiję su piloto veikla, o veikia su sistemos gedimais, variklių problemomis ar oro sąlygomis. Maršruto pakeitimą dažniausiai įtakoja tokie veiksniai kaip nepakankamas degalų kiekis, netinkamos oro sąlygos ar nelaimės oro uostuose. Tačiau „Ryanair“ lėktuvo situacija leido suprasti, kad priverstinis maršruto pakeitimas ir nutupdymas gali būti prilygintas valstybės remiamam civilių orlaivių užgrobimui.

Iš tiesų, bombos buvimas lėktuvo salone, yra tinkamas pagrindas perimti ir nutupdyti lėktuvą. Iš tiesų kiekviena valstybė įgyvendina savo oro erdvės jurisdikciją, todėl civilinis lėktuvas, besinaudojantis jos oro erdve, patenka į jos jurisdikciją. Remiantis Čikagos konvencijos 1 straipsniu, valstybė turi „visišką ir išskirtinį virš jos teritorijos esančios oro erdvės suverenitetą“ (Convention on International Civil Aviation 1944). Tai liudija ir tarptautinė paprotinė teisė. Pagal straipsnio 3bis b punktą valstybė turi teisę reikalauti, kad civilinis orlaivis, skrendantis virš jos teritorijos, nusileistų nurodytame oro uoste tik tada, kai pastarasis skrenda „neturėdamas leidimo“ (o to nebuvo Ryanair skrydžio atveju), arba „jei yra pagrįstų priežasčių daryti išvadą, kad jis naudojamas bet kokiam tikslui, nesuderinamam su Konvencijos tikslais“ (Convention on International Civil Aviation article 3bis 1984). Be to, pagal Čikagos konvencijos 5 straipsnį susitariančiosios valstybės susitaria, kad visi orlaiviai, nevykdantys reguliarių tarptautinių oro susisiekimo paslaugų, turi teisę skraidyti be sustojimų per jų teritoriją. Tačiau 5 straipsnyje yra išlyga, numatanti, kad bet kuri dalyvaujanti valstybė pasilieka teisę reikalauti nusileisti. Šiuo atžvilgiu Baltarusijos valdžios institucijų veiksmai dėl lėktuvo nukreipimo ir oro uosto nurodymo nusileisti turi teisinį pagrindą (Jankovic, 2021). Teisės mokslininkai M. Jacksonas ir A. Tzanakopoulos pažymi, kad transporto priemonės stabdymas sausumoje yra kitokia ir įprasta situacija, o norint nutraukti orlaivio skrydį, reikia rimtos priežasties. Taigi, pritaria mokslininkų nuomonei, kad Baltarusijos atstovai įrodinėdami, kad orlaivio salone yra bomba, buvo pakankamas pagrindas imtis priemonių.

Kita vertus, yra požymių, kurie leidžia abejoti oficialia Baltarusijos versija. Visų pirma, lėktuvą nuspręsta nukreipti kitu maršrutu, nors orlaivio tikslas - Vilnius buvo artimesnis taškas nei Minsko oro uostas. Antra, operacija, kuri galėjo būti atlikta

sausumoje, buvo įvykdyta ore pasinaudojant kariniu naikintuvu. Ir iš ties, kyla abejonių ar naikintuvo panaudojimas atitinka proporcingumo principą, kuris įtvirtintas Čikagos konvencijos 2 priede, kuriame nurodoma, jog lėktuvo perėmimas galimas tik kraštutiniu atveju, tačiau Baltarusijos naikintuvas prie civilio orlaivio atskubėjo iškart gavus informaciją apie kilusią grėsmę. Toks žingsnis ne tik gali sukelti baimę keleiviams, bet ir sukelti pavojų orlaivio pilotui, bei pačiam lėktuvui. Trečia, po lėktuvo įvykio, buvo gauta pranešimų, jog orlaivyje galimai sėdėjo Baltarusijos KGB agentai, kurie ir sekė opozicionierių R. Protesevičių, kuris netrukus, kartu su savo drauge, buvo sulaikytas. Ir iš tiesų ICAO ataskaita patvirtino daugelį pažeidimų, tačiau akcentavo, jog tyrimas negali būti užbaigtas dėl papildomos informacijos. ICAO taryba konstatavo, kad netikras sprogmenis lėktuve pavojus buvo sukeltas tyčia, atkreipė dėmesį, kad neteisingos informacijos, keliančios grėsmę skrendančio orlaivio saugai, pateikimas yra Monrealio konvencijos pažeidimas, ir griežtai pasmerkė tokius veiksmus. Kaip rodo Lietuvos tarnybų ICAO tyrėjų komandai pateikta informacija, Minsko oro uostas elektroninį laišką apie sprogmenį lėktuve gavo vėliau, nei apie tai buvo pranešta lėktuvo pilotui. Be to, kaip rodo ataskaitoje pateikiami duomenys, nusileidus lėktuvui Minsko oro uosto darbuotojai nesivadovavo tokiam atvejui numatytomis taisyklėmis ir nesuteikė reikiamo prioriteto keleivių saugumui. Ne mažiau svarbu ir tai, kad ataskaitoje yra aiškiai pabrėžiama – ICAO tyrėjų komandai Baltarusijos tarnybos nepateikė jų veiksmus objektyviai pagrindžiančių duomenų (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2022).

Kol ICAO nebaigė savo tyrimo, negalima teigti, kad Baltarusija bus pripažinta atsakinga, tačiau, jei kaltinimai pasitvirtins, valstybė bus pripažinta pažeidusi įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją. Jeigu paaiškės, kad Baltarusija turėjo agentų, kurie pateikė melagingą informaciją apie sprogmenį, bei bendradarbiavo su KGB agentais, ji bus laikoma įvykio bendrininke ir jai teks atsakomybė pagal Tarptautinės teisės komisijos straipsnius apie valstybės atsakomybę. Taip pat atsakomybė gali kilti pagal Hagos konvencijos, prie kurios yra prisijungusi, nuostatas, nes nesulaikė ir nenubaudė agentų, kurie tariamai reikalavo nusileisti (pagal Hagos konvencijos 1 straipsnio a punktą, jie turėtų būti laikomi tais, kurie bando perimti skrydžio kontrolę). Be to, Baltarusia gali būti apkaltinta ir Monrealio konvencijos 10 straipsnio pažeidimu, nes nesiėmė „visų įmanomų priemonių“, kad užkirstų kelią melagingos informacijos perdavimui (Jankovic, 2021).

Išanalizavus Baltarusijos vykdyto civilio orlaivio maršruto pakeitimo ir priverstinio nutūpymo atvejį, galima apibendrinti, kad priverstinai pakeistas maršrutas ir

nusileidimas gali pažeisti tarptautines aviacijos konvencijas, o pats veiksmas yra rimtas ir pavojingas incidentas, dėl kurio privaloma atlikti tyrimą, tačiau norint veiksmus laikyti civilių orlaivių užgrobimu, reikia pažymėti, jog Hagos konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivių užgrobimu įtvirtina, kad neteisėtas užgrobimas yra tada, kai skrendant orlaivyje esantis asmuo užgrobia orlaivį arba jį kontroliuoja grasindamas jėga arba kitokiu bauginimu. Baltarusijos ir Ryanair orlaivio atvejį nagrinėję, teisės mokslininkai M. Jaksonas ir A. Tzanakopoulos teigia, kad remiantis 1970 m. Hagos konvencija, neatrodo, kad lėktuvas buvo užgrotas. Jie teigia, kad nėra jokių požymių, kad lėktuve tariamai buvę KGB agentai naudojo bauginimus, grasinimus ar jėgą, kad užgrotų lėktuvo kontrolę. (EJIL:Talk! Aerial Incident..., 2021). Iš tiesų, pažodžiui aiškinant 1970 m. Hagos konvenciją sunku įrodyti, ar Baltarusijos veiksmai gali būti prilyginti užgrobimui. Vis dėl to, yra prielaidų nesutikti su mokslininkų vertinimu. Aiškinant 1970 m. Hagos konvenciją, ypač šių dienų kontekste, negalima apsiriboti tik tekstiniu tarptautinės sutarties aiškinimu, o verčiau analizuoti ją pasitelkiant teleologinę sutarties aiškinimo kryptį, t.y. atkreipti dėmesį į sutarties objektą ir tikslą. Negalima teigti, kad orlaivio užgrobimas gali būti įvykdytas asmens, kuris yra orlaivyje, ypač pasitelkus šių dienų technologijas ir resursus. Todėl galima daryti išvadą, kad tam tikrais atvejais civilių orlaivių maršruto pakeitimas ir priverstinis nutūpdymas gali būti laikomas užgrobimu.

1.4. Civilių įkaitų sulaikymas

Orlaivių užgrobimas yra grėsmė ne tik valstybėms, bet ir lėktuvo įgulai, bei keleiviams. Iš tiesų, sunku įsivaizduoti atvejus, kada lėktuvo užgrobimas galėtų būti įvykdomas be įkaitų. Orlaivių pagrobėjai įkaitus dažniausiai naudoja siekiant priversti kitą šalį (teisėsaugą ar vyriausybę) veikti ar susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų, dažniausiai grasinant sukelti fizines kančias ar mirtį, arba gauti piniginę išpirką. Asmenys būna uždaromi, įkalinami ar kitaip apribojama jų laisvė judėti. Šių dienų kontekste įkaitų paėmimas laikomas nusikaltimu arba terorizmo aktu. Yra aišku, kad užgrobus civilį orlaivį ir naudojant jį kaip ginklą terorizmo tikslais, asmenys esantys orlaivyje, dažniausiai tampa įkaitais. Tačiau 2021 m. rugsėjo 5 d. JAV dienraščiai paskelbė žinią, kad Talibano kariai sulaikė lėktuvus pilnus evakuojamų žmonių iš Afganistano. Talibanas, kaip pranešama, kelias dienas, mažiausiai keturiems lėktuvams, turėjusiems evakuoti šimtus žmonių iš Afganistano, neleido išskristi. JAV Atstovų rūmų užsienio reikalų komiteto narys M. McCaul šį incidentą prilygino įkaitų situacijai užgrobiant civilį

orlaivį. Jo teigimu, keleiviai jau sėdėjo lėktuvo salone, tačiau Talibano kariai neleido jam pakilti ir taip laikė keleivius įkaitais (CNBC Taliban stop planes..., 2021). Ir iš tiesų, kyla klausimas ar nuo išskridimo sulaikytas lėktuvas su jame esančiais keleiviais, be rimtų priežasčių, gali būti laikomas viena iš orlaivio užgrobimo sąvokos prasmų?

Analizuojant darbe nurodytus lėktuvo užgrobimo atvejus, matyti, kad orlaiviai dažniausiai užgrobiami jau jais naudojantis, t.y. skrendant. Tačiau situacijos, kai orlaiviui su jame esančiais keleiviais, uždraudžiama išskristi yra labiau problematiškos. Pateisinamos priežastys, kai orlaivis negali palikti oro uosto, gali būti įvairios – prastos oro sąlygos, nauji orlaivio gedimai, įgulos pasikeitimas ir panašiai. Tačiau visi šie atvejai leidžia keleiviams tęsti kelionę kitais būdais, pakeičiant oro linijas ir lėktuvus ar atidedant skrydžius kelioms valandoms. Tačiau, kad tokia situacija, kai lėktuve sėdintiems keleiviams apribojama laivė išvykti galėtų būti prilyginama orlaivio užgrobimui turi būti įvykdytos kelios sąlygos. Pirmiausia, įkaitų paėmimas neturi būti pagrindinis veiksnys, o priešingai – antraeilis. Orlaivio pagrobėjai turėtų pirmiausia kėsintis į orlaivį kaip objektą, kurį naudotų pagal savo motyvus, o įkaitai turėtų būti laikomi kaip pagalbinė priemonė padedanti pasiekti pagrobėjų tikslus. Antra, asmenys turi būti susiję su lėktuvu. Kad orlaivio užgrobimo metu paimti įkaitai nebūtų laikomi atsitiktinio žmonių pagrobimo atvejais, turi būti ryšys tarp įkaito ir orlaivio, t.y. įkaitas turi būti keleivis arba įgulos narys. Trečia, tam, kad įkaitų paėmimas būtų laikomas orlaivio užgrobimu, įkaitų kiekis turėtų būti didelis. Ketvirta, orlaivių užgrobimas reikalauja aukšto lygio planavimo, aukšto lygio keleivių kontrolės ir kelia didelį rizikos lygį. Penkta, lėktuvų pagrobėjai dažniausiai pasinaudoja judumo galimybe, kuri padeda jiems patekti į šalį, kuri gali turėti prieglobsčio potencialą.

Taigi, jei asmenys yra sulaikomi nuo išskridimo, dėl priežasčių, kurios nėra susijusios su orlaiviu, kaip objektu, toks asmenų laisvės apribojimas negali būti laikomas orlaivio užgrobimu, o asmenų laisvės išvykti apribojimu. Apibendrinus galima teigti, kad asmenų sulaikymas orlaivyje ir apribojimas keliauti, gali būti laikomas viena iš orlaivių užgrobimo sąvokos prasmų, jei yra įvykdytos visos reikiamos sąlygos tokį asmenų laisvės apribojimą laikyti įkaitų grobimu.

1.5. Kibernetinis įsilaužimas į orlaivio valdymo sistemas

Šiandieninėje aviacijoje vis daugiau veiksmų ir procesų persikelia į skaitmeninę erdvę. Kas dieną vykdančios itin sudėtingas operacijas, vienu metu veikia daugybė sistemų bei perduodamas didelis kiekis duomenų, todėl bent menkiausias sutrikimas ne tik sustabdytų sklandų darbą, bet ir sutrikdytų eismą oro erdvėje bei atneštų milžiniškus nuostolius. Vis dėl to, kibernetinės atakos ir sistemų fizinis užvaldymas gali sukelti situacijas, kai orlaivių navigacija, valdymas ar koordinacija gali būti paveikta išorinės jėgos, todėl svarbu išsiaiškinti ar kibernetinė sistemos ataka ir fizinis sistemos užvaldymas gali būti prilyginti civilių orlaivių užgrobimui.

Pasaulis pasikeitė, kai atsirado kompiuterių tinklai. Jie atvėrė neišsemiamas galimybes našiau dirbti, patogiau gyventi, įdomiau ilsėtis, efektyviau spręsti šių veiklų valdymo – kibernetines – problemas. Kompiuterių tinklai, informacinės technologijos gyventojams, įmonėms, įstaigoms, organizacijoms tampa veiksmingais ekonominės ir socialinės gerovės puoselėjimo įrankiais. Deja, kompiuterių tinklai gali būti panaudojami ir kenksmingai, pavojingai veiklai. Pavyzdžiui, įvairios paskirties techninių, ekonominių, socialinių valdymo sistemų darbo trikdymui, neteisėtam informacijos grobimui ir sklaidai (Telksnys, 2016).

Kibernetinio saugumo trūkumai gali sukelti trikdžių ir pakenkti šalies oro eismo valdymo sistemos saugumui. Iš tiesų, rimčiausia grėsmė oro saugumui yra įsilaužimas į orlaivių valdymo sistemas, kurios yra atsakingos už navigaciją. Šių dienų orlaivio valdymas yra kompiuterizuotas, pavyzdžiui, tarptautinės aviacijos kompanijos Airbus Group naujais orlaiviai nebeturi jokio mechaninio valdymo tarp šturvalų ir vairų, o „Airbus FBW“ orlaiviuose nėra net rankinio perjungimo ar atsarginės kopijos². Tokiu atveju, jei įsilaužiama į orlaivio valdymo sistemą, orlaivio pilotas naudodamasis autopiloto programa net nepastebėtų, kad yra pakeistas nusileidimo taškas, o naujuose orlaiviuose negalėtų perimti rankinio valdymo. Aviacijos specialistai naudoja kibernetinio užgrobimo sąvoką, kuri aiškinama kaip tinklo saugumo atakos rūšis, kai užpuolikas perima orlaivio kompiuterinių sistemų, programinės įrangos programų ir tinklo ryšių valdymą. Tačiau plataus aiškinimo ar kibernetinis užgrobimas gali būti prilygintas orlaivio užgrobimui nėra. Analizuojant 1963 Tokijo konvencijoje, 1970 Hagos

² Visuose „Airbus“ lėktuvuose yra tik „Fly By Wire“ valdikliai (jokių mechaninių / sunkių priešistorinių valdiklių). Kiekviena piloto / kopiloto komanda apdorojama per septynis kompiuterius. Prieiga per internetą: <https://pmflight.co.uk/airbus-fly-by-wire/>

konvencijoje ir 1971 Montrealio konvencijoje reglamentuojamą orlaivio užgrobimo sąvoką pastebima, kad pirminiuose teisės šaltiniuose orlaivio užgrobimas gali būti padaromas tik asmens esančio skrendančiame orlaivyje, pasinaudojant grasinimais ar jėga. Tačiau šis konvencijų aiškinimas negali būti pamatinis šiandieniniame kontekste, ypač atsižvelgiant į tai, kad konvencijų rengimo metu nebuvo įmanoma įsivaizduoti, jog nusikaltimas gali būti įvykdytas pasitelkiant technologijas nuotoliniu būdu. Situacija, kada orlaivis skrendantis iš taško A į tašką B gauna informaciją pakeisti maršrutą, kuris yra ilgesnis, iškart gali sukelti įtarimų. Ir vis dėl to, pilotas gaunantis nurodymus iš skrydžio vadovo, esančio kontrolės bokšte, privalo juos vykdyti. Bet tokia orlaivio užgrobimo situacija gali atsitikti būtent, įvykdžius kibernetinę ataką ir įsilaužus į skrydžių valdymo sistemas. Tačiau, tarptautinės konvencijos tokių veiksmų nereglamentuoja ir ko gero nereglamentuos, kol tokia hipotetinė situacija neįvyks realybėje. Todėl atsižvelgiant į technologijas ir galimybę nusikaltimą padaryti pasinaudojant kibernetine ataka, užgrobimo sąvoka turi būti aiškinama plačiau ir apimti atvejus, kai civilis orlaivis užgrobiamas konvencijoje nenumatytais atvejais.

Taip pat svarbu paminėti, kad orlaivių valdymo sistemos gali būti užvaldomos ir fiziškai. Asmuo gali įsibrauti į valdymo bokštus ar dispečerines, kuriose disponuojama aparatūra pritaikyta oro navigacijai ir kontrolei. Toks užgrobimo atvejis yra sunkiau įsivaizduojamas, vis dėl to – realus. Pagrobėjams nereikia aukoti savo gyvybių (pavyzdžiui teroristams) norint nukreipti lėktuvus į svarbius valstybinius pastatus ar pakeisti orlaivio maršrutą jėga. Vėl gi, prisimenant „Ryanair“ lėktuvo nukreipimo atvejį, svarbu paminėti, jog atsižvelgiant į naujai pateiktą Lenkijos informaciją, kurioje pateikiami Minsko skrydžių kontrolieriaus padaryti įrašai iš oro eismo kontrolės centro bokšto. Iš filmuotos medžiagos matyti, kad Minsko oro uosto skrydžių valdymo bokšte be oro navigacijos pareigūnų buvo ir pašalinių asmenų, kurie davė nurodymus oro uosto darbuotojams dėl „Ryanair“ lėktuvo skrydžio (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2022). Ši situacija įrodo, kad yra galimybė asmeniui įsibrauti į orlaivių kontrolės bokštus ar dispečerines pasinaudojant jėga ar ja grasinant ir priversti kitus asmenius paklusti duodamiems nurodymams pakeisti orlaivio maršrutą, bei tokiu būdu kontroliuoti civilį orlaivį.

Taigi, galimybė savo įtakoje turėti civilį orlaivį, neapsiriboja vien tik buvimu jame ir kontroliuojant jo skridimo kelią jėga ar grasinimais. Orlaivio užgrobimo sąvoka negali būti aiškinama tik atsižvelgiant į penkiasdešimt metų senumo konvencijas, ji turi būti plečiama ir aiškinama atsižvelgiant į šių dienų technologijas ir galimas

kibernetines grėsmes. Todėl orlaivio sistemų užgrobimas pasinaudojant kibernetinėmis atakomis ar fiziniu orlaivių kontrolės bokštų užėmimu gali būti prilyginamas civilio orlaivio užgrobimui.

2. JURISDIKCIJOS PROBLEMOS SPRENDŽIANT ORLAIVIŲ UŽGROBIMO ATVEJUS

2.1. Pagrindinės oro erdvės naudojimo taisyklės ir principai

Išsiaiškinus, kad orlaivio užgrobimas yra reiškinys apimantis veiksmus, niokojančius žmogiškąsias vertybes, sunaikinančius turtą, keliančius pavojų žmonių gyvybėms ar riziką tarptautinei taikai ir saugumui, yra svarbu išsiaiškinti kas ir kokių gali imtis veiksmų atsakant į šį nusikaltimą. Orlaivių užgrobimas gali būti įvykdytas tiek orlaivio registracijos, tiek kitoje valstybėje, tiek jo skrydžio metu, todėl pirmiausia būtina suprasti pagrindines teisės normas, reglamentuojančias oro erdvės naudojimą ir orlaivių teises.

Oro teisė, kaip teisės šaka, nustato oro erdvės virš žemės paviršiaus teisinį režimą, jos naudojimą oro transporto, ryšių ir kitiems tikslams. Oro teisė reglamentuoja oro erdvės, orlaivių, oro uostų ir kitų įrenginių naudojimą civilinėje ir karinėje aviacijoje, keleivių, krovinių ir pašto vežimą oro transportu, oro transporto bendrovių, jų teikiamų paslaugų vartotojų ir kitų fizinių ir juridinių asmenų, susijusių su aviacija, teises, pareigas ir atsakomybę, reikalavimus aviacijos personalui, orlaivių gamybai ir techninėms charakteristikoms, skrydžių saugai, orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo, paieškos ir gelbėjimo darbų vykdymo tvarką (*Air law*, Encyclopedia Britannica).

Valstybės skiria nacionalinę oro teisę, kuri nustato nacionalinės oro erdvės (oro erdvės, esančios virš valstybės sausumos teritorijos, vidaus ir teritorinių vandenu) naudojimo ir oro transporto veiklos šioje erdvėje tvarką ir tarptautinę oro teisę, kurią sudaro tarptautinės sutartys, kurios reguliuoja santykius tarp valstybių dėl oro erdvės naudojimo. Tarptautinė oro teisė pripažįsta visišką valstybės suverenitetą jos nacionalinės oro erdvės atžvilgiu (užsienio subjektai, norėdami ja naudotis, turi gauti šios valstybės leidimą), o tarptautinėse teritorijose (pavyzdžiui, skrendant virš atviros jūros) galioja laisvo oro erdvės naudojimo principas. Kiekvienas civilis orlaivis turi būti registruotas konkrečioje šalyje, turėti registracijos valstybės ir oro transporto bendrovės, kuriai jis priklauso, atpažinimo ženklus. 1947 m. Jungtinių Tautų įsteigta ICAO reglamentuoja tarptautinę teisę. Jie tarpininkauja tarptautinei oro navigacijai, skrydžių patikrinimams, kuria oro transporto standartus, užkerta kelią neteisėtam kišimuisi ir palengvina tarptautinės civilinės aviacijos sienos kirtimo protokolus. ICAO taip pat reglamentuoja oro avarių tyrimo procedūras šalyse, kurios yra Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos arba Čikagos konvencijos šalys (Kalašnykas, Oro teisė).

Didelė problema, su kuria susiduriama, sprendžiant civilių orlaivių užgrobimo atvejus yra jurisdikcija. Nusprendus, kad yra įvykdytas užgrobimas už kurį tenka atsakomybė, svarbu atsakyti į klausimą, kas gali tos atsakomybės pareikalauti. Ieškant atsakymų į šį klausimą, pirmiausia susiduriama su trimis pagrindiniais principais – teritoriniu, pilietybės ir orlaivio registracijos.

2.2. Teritorinis principas

Pagrindinis tarptautinės oro teisės principas yra tai, kad kiekviena valstybė turi visišką ir išskirtinį suverenitetą virš jos teritorijos esančios oro erdvės, įskaitant jos teritorinę jūrą. XX a. pradėjo vyrauti nuomonė, kad oro erdvė, kaip ir atvira jūra, turi būti laisva. Tačiau oro erdvės suvereniteto principas buvo neabejotinai patvirtintas 1919 Paryžiaus konvencijoje dėl oro navigacijos reguliavimo, o vėliau ir kitose įvairiose daugiašalėse sutartyse, bei Čikagos konvencijoje. Tarptautinės teisės doktrinoje šiuo metu pripažįstama, kad oro erdvė, esanti virš valstybės sausumos ir vandens teritorijos, yra jos teritorijos sudėtinė dalis (lot. *cujus est solum ejus est summitas usque ad coe lum*).

Iš oro erdvės suvereniteto principo išplaukia teritorinio principo samprata, kad kiekviena valstybė turi teisę reguliuoti užsienio orlaivių patekimą į savo teritoriją, o jos teritorijoje esantiems asmenims galioja jos įstatymai. Šis principas aiškinamas kaip įgalinantis suverenią valstybę savo teritorijoje vykdyti išskirtinę jurisdikciją fiziniams ir juridiniams asmenims. Jurisdikcija apima teisę patraukti baudžiamojon atsakomybėn asmenis už nusikalstamas veikas, padarytas jos teritorijoje, o taip pat ir teisę suimti ir sulaikyti asmenis jos teritorijoje. 1927 m. Lotus byloje Nuolatinis Tarptautinis Teisingumo Teismas (toliau – NTTTT) nurodė principą kaip esminį jurisdikcijai dėl tarptautinių nusikaltimų pagrįsti (1927 m. rugsėjo 7 d. NTTTT sprendimas byloje S. S. Lotus). 1986 m. Nikaragvos byloje Tarptautinio Teisingumo Teismas (toliau – TTT), pateikdamas valstybės teritorijos sąvoką, konstatavo, kad „fundamentali valstybių suvereniteto teisinė sąvoka paprotinėje tarptautinėje teisėje, patvirtinta Jungtinių Tautų Chartijos 2 straipsnio 1 punkte, taikoma kiekvienos valstybės vidaus vandenims ir teritorinei jūrai, taip pat oro erdvei virš jos teritorijos“ (1986 m. birželio 27 d. TTT sprendimas byloje dėl Karinių ir pusiau karinių veiksmų Nikaragvoje ir prieš ją). Valstybė, remiantis teritoriniu principu, turi jurisdikciją jos teritorijoje (žemėje), vidiniuose vandenyse, teritorinėje jūroje, nacionaliniuose orlaiviuose ir laivuose. Taip pat

valstybės turi jurisdikciją ne tik jos teritorijoje padarytiems nusikaltimams, bet ir tiems kurie turi padarinių jos teritorijoje.

Istoriškai baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimo problema iškilo XIX a., susirūpinus dėl oro erdvės naudojimo kariniams tikslams. Kaip ir buvo minėta, pirmoji tarptautinė konvencija, nustatanti oro teisės pagrindus, buvo pasirašyta 1919 m. Čikagoje ir įtvirtino visišką ir išimtinę valstybės suverenitetą oro erdvei, esančiai virš jos ribų. Pripažinus visišką suverenitetą, buvo pripažinta ir visiška jurisdikcija valstybės oro erdvėje. Tačiau, kad ir kokia aiški ši teisė bebūtų, valstybės pripažįsta, kad baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimas valstybės oro erdvėje gali būti probleminis. Iš karto reikia pasakyti, kad apie jurisdikcijos įgyvendinimo ypatumus galima kalbėti tik tuomet, kai nusikalstama veika padaroma užsienio valstybės orlaivyje, atliekančiame tarptautinį skrydį (Nevara, 2006). Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos Baudžiamojo kodekso (toliau – LR BK) 4 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta norma, kuri reglamentuoja, kad nusikalstama veika, padaryta Lietuvos oro erdvėje esančiame užsienio valstybės orlaivyje, turėtų būti tiriami taikant Lietuvos įstatymus. Tačiau Lietuva ratifikavusi keletą tarptautinių sutarčių, kurių normų analizė leidžia daryti išvadą, kad galima susidurti su atveju, kai Lietuva privalės susilaikyti nuo teritorinės jurisdikcijos įgyvendinimo. Taip elgtis ją įpareigos principas *pacta sunt servanda* ir Lietuvos Konstitucijos bei Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymo normos. Lenkija išvengė šio teisinio netikslumo ir savo Baudžiamajame įstatyme įtvirtino normą, kuri nurodo, kad „Lenkijos baudžiamasis įstatymas taikomas visiems asmenims, kurie padarė nusikalstamas veikas Lenkijos teritorijoje bei Lenkijos vandens ar oro laive, išskyrus atvejus, kai tarptautinės sutartys, kurių dalyvė yra Lenkija, nustato kitaip“. Paisyti tarptautinės teisės suformuotų taisyklių įpareigoja ir JAV federacinis aviacijos aktas, bei Danijos Baudžiamasis kodeksas (Nevara, 2006).

Dar vienas probleminis aspektas, taikant teritorinį principą pagal tarptautines sutartis, yra konkuruojanti jurisdikcija. Ši problema kyla tada kai tarptautinė daugiašalė sutartis nustato, jog dėl tos pačios veikos, jurisdikciją gali įgyvendinti tiek orlaivio valstybė, tiek oro erdvės valstybė. Rengiant 1963 Tokijo konvencijos projektą nebuvo atsižvelgta į siūlymus tiksliai sureglamentuoti dviejų suinteresuotų valstybių baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimo eiliškumą. Dėl šios priežasties konkuruojančios jurisdikcijos problema nebuvo išspręsta. Konvencijos 3 straipsnyje nurodyta, kad teisę įgyvendinti baudžiamąją jurisdikciją dėl nusikalstamų veikų, padarytų orlaivyje, esančiame kitos valstybės teritorijoje, turi teisę ir orlaivį registravusi valstybė

bei 4 straipsnyje – oro erdvės šeimininkė. Tuo tarpu norint išvengti atvejų, kai oro erdvės valstybės baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimo apribojimai pažeidžia jos visiško ir išimtinio suvereniteto šioje teritorijos dalyje teisę, konvencijos rengėjai nusprendė nustatyti, kada nusikalstamų veikų atžvilgiu, padarytų civiliniame orlaivyje³, baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimo teisė suteikiama valstybei – teritorijos šeimininkei (Nevara, 2006). Tai atvejai kai: pirma, nusikalstamos veikos pasekmės susijusios su šalimi, kurios teritorijoje yra orlaivis; antra, nusikalstama veika padaryta valstybės piliečio ar asmens nuolat ten gyvenančio arba prieš juos; trečia, nusikalstama veika kėsintasi į šalies saugumą; ketvirta, pažeistos skrydžio taisyklės ir penkta, šalies jurisdikcijos taikymas reikalingas tarptautinių susitarimų vykdymui.

Taip pat svarbu paminėti vėliavos principą, kurio aiškinimas taip pat kelia diskusijas. Tarptautinėje bendruomenėje išsiskiria dvi nuomonės: vieni teigia, kad vadovaujantis teritorijos principo koncepcija – laivas ar orlaivis keliaujantis su valstybės vėliava, prilyginamas valstybės teritorijai, kiti nesutinka ir argumentuoja, kad tokia teritorijos principo koncepcija turi būti užmiršta. Iš tiesų, sutikčiau su nuomone, kad tarp orlaivio ir vėliavos valstybės yra ryšys, tačiau negalima teigti, kad orlaivis yra valstybės teritorija. Nelogiška manyti, kad orlaivis skrendantis iš vienos valstybės į kitą, yra kurios nors valstybės teritorija. Įgyvendinant valstybės baudžiamąją jurisdikciją dėl nusikalstamų veikų, padarytų orlaiviuose, paženklinuose valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, turi būti vadovaujama ne teritoriniu, o vėliavos (registracijos) principu.

Taigi, teritorinis principas yra vienas iš pagrindinių principų padedančių išsiaiškinti kas gali imtis veiksmų taikant atsakomybę už įvykdytas nusikalstamas veikas. Tarptautinė bendruomenė pripažįsta, kad oro erdvė, esanti virš valstybės, yra neatsiejama jos teritorijos dalis, kurioje valstybė vykdo savo jurisdikciją. Valstybė, kurios teritorijoje, įvykdomas kitos valstybės orlaivio užgrobimas, turi jurisdikciją imtis visų reikiamų veiksmų patraukiant asmenis baudžiamojon atsakomybėn. Teritorinis principas taikomas ir valstybės piliečiui padariusiam nusikaltimą, taip pat nusikaltimams pažeidžiantiems valstybės saugumą.

³ Kariniai, policijos ir muitinės oro laivai naudojami imunitetu nuo oro erdvės šeimininkės baudžiamosios jurisdikcijos įgyvendinimo kaip ir jūrų laivai.

2.3. Orlaivio registracijos principas

Orlaivio registracijos sąvoka atsirado kodifikuojant jūrų teisę, kur nacionalinė vėliava naudojama laivo registracijos valstybei nurodyti. Orlaivio registracijos klausimai buvo svarstomi dar 1910 metais Paryžiuje vykusioje Tarptautinėje oro navigacijos konferencijoje. Nepaisant to, kad tos konferencijos pabaigoje nebuvo pasirašytas galutinis susitarimas, orlaivių nacionalinės priklausomybės ir registravimo principai buvo oficialiai įtraukti į 1919 Konvenciją dėl oro navigacijos reguliavimo (toliau - Paryžiaus konvencija), bei pripažinta, kad nė vienas orlaivis negali būti teisėtai registruotas daugiau nei vienoje valstybėje.

Šiais laikais orlaivių priklausomybės principas atsispindi Čikagos konvencijos 17 straipsnyje, pagal kurį, orlaiviai turi valstybės, kurioje jie registruoti, pilietybę. Visi tarptautinėje oro navigacijoje naudojami orlaiviai turi būti pažymėti atitinkamais pilietybės ir registracijos ženklais, kad būtų galima juos identifikuoti. Čikagos konvencijos 7 priede „Orlaivių pilietybės ir registracijos ženklai“ nustatyta pilietybės, registracijos ir bendrųjų ženklų suteikimo, priskyrimo ir rodymo sistema. Nors tiek Paryžiaus, tiek Čikagos konvencijos draudžia dvigubą ar daugkartinę registraciją, vis dėl to ICAO taryba 1967 metais pripažino galimybę kai kuriose valstybėse bendrai registruoti orlaivius, tačiau nenurodė ką tiksliai tai reiškia (*Air law*, Encyclopedia Britannica).

Orlaivio registracijos principas, kad kiekvienas orlaivis, bent jau tas, kuris skrenda už savo kilmės valstybės ribų, turi turėti pilietybę, oro teisėje yra labai svarbus, nes jis leidžia tiesiogiai pripažinti tam tikras teises ir pareigas į orlaivį. Be to, tarptautiniu lygmeniu užtikrinama, kad nebūtų orlaivių, už kuriuos nebūtų atsakingos valstybės. Taigi, registracijos principas lemia tai, kad orlaivyje, padarius nusikalstamą veiką, turėtų būti įgyvendinama orlaivį registravusios valstybės baudžiamoji jurisdikcija. Analizuojant 1963 Tokijo konvenciją, galima teigti, kad jurisdikcijos įgyvendinimo prioritetas tenka orlaivio registracijos valstybei. Iš tiesų, visose trijose tarptautinėse konvencijose dėl atsakomybės taikymo dėl orlaivio užgrobimo yra nurodytas registracijos principas, tačiau jo prioritetas naudojimas – ne visose (November, 1972).

Tačiau, susiduriama su atvejais, kai orlaivis nusileidžia kitoje valstybėje nei planuota, todėl pagal 1970 Hagos konvencijos 4 straipsnyje nurodytas nuostatas, jurisdikciją turi valstybė, kurioje: a) orlaivis registruotas, b) orlaivis nusileidžia ir c) yra

„įtariamas nusikaltėlis“. Konvencija suteikia jurisdikciją 4 straipsnyje nurodytoms nuostatoms atitinkančioms valstybėms, nesistengiant išspręsti konfliktinės jurisdikcijos problemos, t.y. nenurodyta jokių gairių, kuri valstybė turi vykdyti prioritetinę jurisdikciją. Konvencijos 6 straipsnyje nustatyta, kad valstybė, kurioje orlaivis užgrobtas, turi imtis veiksmų arba suimti pagrobėjus. Valstybė, kurioje pagrobėjai nuleidžia lėktuvą, privalo nedelsiant atlikti preliminarų tyrimą. Apie tyrimą turi būti pranešta valstybei, kurioje registruotas lėktuvas (Rafat, 1971).

Manoma kad registracijos principo prioritetas naudojimas paaiškinamas, prieš kitus jurisdikcijos principus, tuo, kad apie padarytą nusikaltimą oro erdvės šeimininkė gali sužinoti tik tada, kai baudžiamąjį persekiojimą dėl padarytos nusikalstamos veikos jau pradėjo orlaivio registracijos valstybė. Paprastai aiškinant teritorinį ir orlaivio registracijos principus galima teigti tai, kad ore esantis lėktuvas naudojami ekstrateritorinėmis teisėmis, ten galioja lėktuvo registracijos šalies įstatymai, tačiau, kol jis yra kitos valstybės oro erdvėje, jurisdikcija gali apimti ir teritorinį principą.

2.4. Pilietybės principas

Pilietybės principas arba dar kitaip, personalinis principas yra suprantamas dviem prasmėmis. Pirmoji prasmė, kuri dar vadinama aktyviaja, aiškinama, kad valstybė gali vykdyti baudžiamąją jurisdikciją bet kuriam savo piliečiui kaltinamam nusikalstamos veikos padarymu užsienyje. Antroji, dar kitaip pasyvioji, aiškinama, kaip leidžianti valstybei reikalauti jurisdikcijos teisti užsienio pilietį, užsienio valstybėje padariusį nusikaltimą, kuris turi įtakos valstybei ar jos piliečiams. Istoriskai šis principas buvo labiau siejamas su civilinės teisės sistemomis nei su bendrosios teisės sistemomis, nors XX amžiaus pabaigoje jo naudojimas bendrosios teisės sistemose išaugo.

Aktyvusis pilietybės principas, tarptautinės baudžiamosios jurisdikcijos kontekste, analizuojamas tiek, kiek jis apima valstybių, tarptautinių baudžiamųjų tribunolų dalyvių, pilietybės ir asmeninio pavaldumo ryšius (Vaišvilienė, 2018). Šis principas taikomas tokiais atvejais, kai asmuo, padaręs nusikaltimą užsienyje, grįžta į pilietybės ar nuolatinės gyvenamosios vietos valstybę, kuri remiantis šiuo principu įgyja teisę persekioti ir teisti. Itin aktualus personalinio principo taikymas yra imunitetų nuo užsienio valstybės jurisdikcijos besinaudojantiems asmenims, kai jurisdikcija tokiems asmenims negali būti grindžiama teritoriniu principu (Harvard Research in International

Law..., 1935). Kad būtų galima taikyti aktyvųjį personalinį jurisdikcijos principą neretai valstybės reikalauja, kad asmuo, kuriam taikoma jurisdikcija, veikos vykdymo būtų susijusios valstybės pilietis, kitaip kiltų klausimas dėl *nullum crimen sine lege* principo pažeidimo. Tačiau kai kurios valstybės, pavyzdžiui, Švedija, leidžia remtis aktyviuoju personaliniu principu situacijose, kai kaltinamasis įgijo pilietybę vėliau, argumentuodamos negalėjimu išduoti savo piliečių (Vaišvilienė, 2018). Tokie atvejai, kai pasikeičia pilietybė yra aptarti 1935 Harvardo Konvencijos dėl jurisdikcijos nusikaltimams projekte, pagal kurį, bet kuriuo metu turėtas pilietybės ryšys turi būti laikomas pakankamu pagrindu taikyti jurisdikciją. Svarbu paminėti, kad aktyvusis pilietybės principas taip pat taikomas ir nuolatiniam gyventojams, bei dvigubos pilietybės atveju (Akande, 2009).

Pasyvusis personalinis principas pasižymi tuo, kad jurisdikcija taikoma tuomet, kai nusikaltimas padaromas valstybės piliečiams, jiems būnant užsienyje ir tą nusikaltimą padaro užsienietis. Šio principo taikymas grindžiamas poreikiu apsaugoti kitose valstybėse gyvenančius piliečius, bei apsaugoti nuo nepasitikėjimo užsienio valstybių teritorine jurisdikcija (Cassese, 2009). Šio principo taikymas suaktyvėjo JAV teroristinių išpuolių atžvilgiu, tačiau ilgą laiką tarptautinė bendruomenė šį principą vertino gan prieštarinčiai. Pavyzdžiui, Lotus byloje, visi teisėjai pasisakė prieš šio principo taikymą, teigdami, jog tarptautinė teisė jo nepripažįsta (1927 m. rugsėjo 7 d. NTTT sprendimas byloje S.S. Lotus). Pagal pasyvųjį pilietybės principą, valstybė turi jurisdikciją visiems, kurie žaloja jos piliečius, tiksliau jurisdikcija priklauso nuo aukos pilietybės. Šis principas įtvirtintas daugelyje konvencijų, įskaitant 1979 Tarptautinę konvenciją prieš įkaitų paėmimą, 1973 Konvenciją dėl prevencijos ir baudimo dėl nusikaltimų prieš tarptautiniu mastu saugomus asmenis, bei 1984 Konvenciją prieš kankinimus ir kitą žiaurų, nežmonišką ir žeminantį elgesį ar bausmes.

Analizuojant 1963 Tokijo konvencijos nuostatas dėl jurisdikcijos, galima pastebėti, kad 4 straipsnis taip pat mini pilietybės principą. Konvencijoje teigiama, kad valstybė, kuri nėra registracijos valstybė, gali taikyti kriminalinę jurisdikciją jei nusikaltimą padarė šios valstybės pilietis ar nuolatinis gyventojas arba nusikaltimas padarytas prieš valstybės pilietį ar nuolatinį gyventoją, o taip pat jei nusikaltimas padarytas prieš valstybės saugumą. Taigi, 1963 Tokijo konvencija taip pat numato ir aktyvųjį, ir pasyvųjį pilietybės principą nustatant valstybių jurisdikciją. Tačiau pilietybės principo taikymo nėra numatyta nei 1970 Hagos konvencijoje, nei 1971 Montrealio konvencijoje. Pasak mokslininko A. Tzanakopoulos, visos valstybės, kurių piliečiai

skrenda lėktuvu, kuris buvo užgrotas, turi jurisdikciją reikalauti atsakomybės diplomatinės gynybos keliu.

Svarbu paminėti, 2006 metais priimtą Tarptautinės teisės komisijos, Diplomatinės gynybos straipsnių projektą, kuris reglamentuoja teisę į diplomatinę apsaugą ir jos naudojimą. Diplomatinės gynybos straipsnių projekto 3 straipsnyje, numatyta, jog „valstybė, kuriai suteikta teisė įgyvendinti diplomatinę gynybą, yra pilietybės valstybė“. Šis straipsnis numato valstybės diskreciją suteikti diplomatinę gynybą, ir pabrėžia, jog tokią teisę turi pilietybės valstybė. Vėl gi akcentuojamas asmens ir valstybės pilietybės ryšys, kuris kaip taisyklė yra pripažįstamas tarptautinėje teisėje. Pavyzdžiui, Panevėžys-Saldutiškis byloje, NTTTT konstatavo, jog „pilietybės ryšys tarp valstybės ir asmens pats savaime suteikia teisę į diplomatinę gynybą“ (1939 m. vasario 28 d. NTTTT sprendimas byloje Panevėžys-Saldutiškis). Nagrinėjant diplomatinės gynybos straipsnių projektą, galima išskirti pagrindinius diplomatinės gynybos požymius: gynybą išimtinai įgyvendina valstybė, tai yra teisė, o ne pareiga; diplomatinė gynyba negali būti sugretinama su konsuline gynyba, kuri yra labiau prevencinio pobūdžio, o ne paremta realiu tarptautinės teisės pažeidimu; diplomatinei gynybai užtikrinti būtinos kelios sąlygos, kurios yra pilietybės ryšys, tarptautinės teisės pažeidimas ir vidaus priemonių išnaudojimas. Taip pat diplomatinė gynyba gali pasinaudoti tik privatūs asmenys, kurie neveikia tarptautiniame lygmenyje valstybės vardu. Kalbant apie visų vidaus priemonių panaudojimą, negalima pamiršti, kad gynybos priemonės kitoje valstybėje, asmeniui, turi būti prieinamos, efektyvios ir tinkamos. Ši sąlyga gali būti netaikoma, jei yra akivaizdu, kad prieinamos gynybos priemonės nebus tinkamai įgyvendintos.

Taigi, kas turi jurisdikciją užtikrinti atsakomybę už orlaivio užgrobimą nustatyti nėra taip paprasta. Svarbiausia reikia pripažinti, kad kai lėktuvas pakyla, kelios šalys vienu metu gali taikyti savo jurisdikciją, nebūtinai yra taip, kad vienu metu tik vena šalis turi jurisdikciją (Mishra, 2020). Išanalizavus tarptautines konvencijas galima padaryti kelias išvadas apie taikytiną jurisdikciją: pirma, tarptautinėje oro erdvėje prioritetiškai taikomi orlaivio registracijos šalies įstatymai, antra, jei orlaivis yra šalies oro erdvėje, tada suinteresuotoji šalis tam tikrose situacijose gali taikyti savo įstatymus, pasitelkiant teritorinį principą, trečia, 1963 Tokijo konvencija leidžia kelionės tikslo valstybei prisiimti jurisdikciją, skrydžiams, kurie turi įtakos skrydžių saugai, ketvirta, pilietybės principo taikymo kontekste, valstybė turi teisę vykdyti baudžiamąją jurisdikciją tiek savo asmenims įvykdžiusiems orlaivio užgrobimą, tiek užsienio asmenims, kurie sukėlė pavojų valstybei ar jos piliečiam įvykdant orlaivio užgrobimą.

3. TARPTAUTINĖS BENDRUOMENĖS REAKCIJOS IR VEIKSMAI ATSAKANT Į CIVILIŲ ORLAIVIŲ UŽGROBIMĄ

3.1. Orlaivių užgrobimas: valstybių atsako priemonių formavimasis ir raida

Nors nuo XX a. pabaigos lėktuvo užgrobimas dažniausiai buvo susijęs su lėktuvo konfiskavimu ar jo priverstiniu nukreipimu į pagrobėjo pasirinktas paskirties vietas, tačiau vienas pirmųjų užfiksuotų orlaivio užgrobimo atvejų įvykusių 1931 m. Peru, leido pradėti diskusijas nusikaltimo atsakomybės reglamentavime. Nuo 1968 m. Europoje ir Artimuosiuose Rytuose įvyko destruktivesnė užgrobimų banga, vien nuo 1968 m. iki 1970 m. įvyko apie 200 orlaivių užgrobimo atvejų. Dažniausiai politiškai motyvuoti asmenys, skrydžio metu ne tik per jėgą perimdavo orlaivio valdymą, bet ir grasindavo įgulai ir keleiviams. Nusikaltimo prieš civilį orlaivį mastas gali pažeisti ne tik vienos valstybės ir jos piliečių taiką ir saugumą, bet ir tarptautinės bendruomenės. Išsiaiškinus, kad po šio nusikaltimo sąvoka galima išvelgti skirtingus jo padarymo būdus, bei išanalizavus kas gali imtis priemonių reaguojant į nusikaltimą, svarbu išnagrinėti kokių reakcijų ir atsako priemonių gali imtis tiek nukentėjusi valstybė, tiek tarptautinė bendrija.

Orlaivių užgrobimas kelia grėsmę valstybės, bei jos piliečių (ir kitų šalių piliečių) saugumui. Valstybės saugumas yra visuma priemonių, kurių tikslas – neleisti kilti karinėms ir nekarinėms, vidinėms ir išorinėms grėsmėms, galinčioms trukdyti laisvai plėtotis visiems valstybės gyvenimo procesams. Kartu tai yra pamatinis valstybės interesas išlikti nepriklausoma ir savo teritoriją kontroliuojančia politine jėga – tarptautinių santykių subjektu. Kiekviena valstybė turi savitą supratimą ką galima laikyti grėsme ir nuo ko, bei kaip jai reikia apsisaugoti. Anot tarptautinių santykių teoretiko Barry Gordono Buzano, nacionalinis saugumas susideda iš 5 pagrindinių sektorių (karinio, politinio, ekonominio, socialinio ir ekologinio). Karinis saugumas yra valstybės pajėgumai apginti ir kontroliuoti savo teritoriją, politinis – valdymo sistemos funkcionalumas ir stabilumas, ekonominis – gebėjimas apsirūpinti būtiniaisiais ištekliais, socialinis – kultūrinio ir tapatybinio išskirtinumo palaikymas, ekologinis – švarios ir žmogaus sveikatai pavojaus nekeliančios aplinkos išsaugojimas. Sparčiai tobulėjant technologijoms, informacinis, kibernetinis, energetinis ir biologinis saugumas taip pat įvardijami kaip atskiri nacionalinio saugumo sektoriai (Buzan, 1991). Valstybių viduje kuriamos specialios institucijos, kurios užtikrina ir koordinuoja svarbiausius gynybos reikalus, į kuriuos įeina ir kova su orlaivių užgrobimais, bei terorizmu. Dauguma valstybių savo baudžiamuosiuose įstatymuose reglamentuoja atsakomybę dėl orlaivio

užgrobo ir užtikrina teisinę pagalbą nusikaltimo aukoms. Pavyzdžiui, Lietuvoje Nacionalinį saugumą užtikrina „Lietuvos Respublikos piliečiai, jų bendrijos ir organizacijos, Respublikos Prezidentas, Seimas, Vyriausybė, kariuomenė, policija, Valstybės saugumo departamentas, kitos šiam tikslui valstybės įsteigtos institucijos, vadovaudamiesi Konstitucija ir įstatymais bei vykdydami savo pareigas ir funkcijas nacionalinio saugumo sistemoje“ (Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas, 1996).

Siekdamos įvairių tikslų, tarp jų ir saugumo, valstybės jungėsi į tarptautines organizacijas. Antrasis pasaulinis karas įrodė, kad kolektyviniai veiksmai ir valstybių bendradarbiavimas yra geriausia priemonė atremti grėsmes taikai ir saugumui, todėl ėmė augti siekis burtis į karines sąjungas. 1949 m. balandžio 4 d. buvo įkurta NATO, kurios tikslas buvo sukurti gynybinę sąjungą, pagrįstą nepriklausomų valstybių politiniu ir kariniu bendradarbiavimu. Kaip pasakyta NATO preambulėje, „Aljanso nariai yra įsipareigoję ginti laisvę, saugoti bendrą palikimą ir civilizaciją, vadovaujantis demokratijos, individo laisvės ir įstatymo viršenybės principais“ (Šiaurės Atlanto sutartis, 1949). Per Šaltąjį karą (1946–1991) NATO nariams didžiausią grėsmę kėlė Sovietų Sąjunga (toliau – SSRS). Orlaivių užgrobo atvejų pasitaikydavo ir SSRS, kai asmenys bandydami palikti diktatorišką valstybę, grobdavo orlaivius pabėgimui. Po jos žlugimo (1991) Vakarų valstybės daugiau dėmesio skyrė terorizmui, organizuotam nusikalstamumui, migracijai, klimato kaitai, energijos išteklių tiekimo sutrikimams ir kitoms nekarinio pobūdžio grėsmėms – glaudi ekonominė tarpusavio priklausomybė ir stiprėjanti tarptautinių santykių institucionalizacija skatino manyti, kad karinis konfliktas Europoje yra neįmanomas. Todėl daugelis valstybių pradėjo burtis į įvairias tarptautines organizacijas, o universaliausia tarptautinė organizacija – JT – siekė puoselėti draugiškus pasaulio valstybių santykius, išsaugoti tarptautinę taiką ir saugumą taikiais ginčų sprendimo būdais, o esant reikalui, imtis veiksmingų kolektyvinių priemonių taikai apsaugoti, karų grėsmei pašalinti ar agresijai likviduoti. JT organizacija yra pasirašiusi sutartis su įvairiomis tarpvyriausybėmis agentūromis (specialiosios agentūros), kurios yra atskiros ir autonomiškos, bendraujančios su JT bei tarpusavyje. Viena iš tokių JT specializuotų agentūrų yra Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija. Modernizuojantis pasauliui, valstybės kėlė poreikį koordinuoti tarptautinės civilinės aviacijos veiklą, kadangi valstybės pačios to padaryti negalėjo, todėl 1944 m. buvo pasirašyta Čikagos konvencija, kuri ir padėjo pamatus Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO), nustatančiai tarptautines normas, koordinuojančiai aviacijos vystymą, reguliuojančiai saugių ir efektyvių skrydžių sritis. ICAO svarba aviacijoje yra didelė, ne tik dėl

iniciatyvos kuriant tris pagrindines konvencijas dėl tarptautinės atsakomybės už orlaivio užgrobimus, bet ir jų agentūros tyrimo procedūros.

Kaip jau išnagrinėta anksčiau, orlaivio užgrobimas gali būti įvykdomas ne tik fizinio asmens ar grupuotės bet ir valstybės. Taip pat atvejais, kai valstybė nesiima jokių veiksmų sulaikant kaltus asmenis ar nepažaboja sukeltų padarinių ir orlaivio užgrobimas paliečia plačią tarptautinę bendruomenę, atsakomybė iškyla ir pačiai valstybei. Valstybė tarptautinėje teisėje veikia per savo organus arba pareigūnus, todėl ji turi atsakyti už jų veiksmus. Valstybės už fizinius asmenis neatsako, nebent privalėjo pagal tarptautinę teisę šiems veiksams užkirsti kelią. Pavyzdžiui, kaip ir įvyko Teherane dėl ambasados įkaitų gelbėjimo (United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran..., 1980). Tarptautinėje teisėje yra priimta, kad valstybių ginčai turi būti sprendžiami taikiu būdu, todėl JT Chartijos 33 straipsnyje, reglamentuojama, kad „šalys bet kurį ginčą, kuriam užtrukus gali kilti grėsmė tarptautinei taikai ir saugumui, pirmiausia turi stengtis išspręsti derybomis, tyrimu, tarpininkavimu, sutaukinimu, arbitražu, teismo sprendimu ir kreipdamosi į regionines institucijas ar vadovaudamosios regioniniais susitarimais bei kitomis jų nuožiūra pasirinktomis taikiomis priemonėmis“ (Jungtinių Tautų Chartija, 1945). Taip pat svarbu paminėti ir atsakomąsias priemones - represalias. Iš tiesų, atsakomosios priemonės yra leidžiamos, tačiau prieš jas reikia išbandyti taikius ginčų sprendimo būdus, tačiau nukentėjusiai valstybei galima imtis skubių priemonių, būtinų jos teisėms apsaugoti, pavyzdžiui, stabdyti oro susisiekimo susitarimus, neleisti išvykti asmenims įtariamais pažeidimo padarymu ir pan. (Vadapalas, 2006).

XXI a. pradžios orlaivių užgrobimai naudojami teroristiniams tikslams įtakoją savigynos sąvokos pakitimą tarptautiniu mastu. Savigyna, pagal tarptautinę teisę, suprantama kaip valstybės teisėtas jėgos naudojimas ar grasinimas ja siekiant atremti pradėtą ginkluotą užpuolimą (agresija) (Vadapalas, 2006). JT Chartijos straipsniuose įtvirtinta neatimama valstybės teisė, jei įvykdomas JT narės ginkluotas užpuolimas, imtis individualios ar kolektyvinės savigynos ir kol JT ST nesiima būtinų priemonių tarptautinei taikai ir saugumui palaikyti. Tačiau ši savigynos sąvoka pakito po 2001 m. teroristinio išpuolio prieš JAV, kai ST savo rezoliucijomis pripažino, kad JAV turi teisę imtis savigynos priemonių nuo teroristinių atakų. Buvo pripažinta, kad savigyna gali būti panaudota, kai valstybę užpuolė ne kita valstybė (kaip iki to laiko buvo reglamentuojama), bet kita išorinė jėga. Taip pat terorizmo paplitimas pasaulyje įtakoją ir

JT kovos su terorizmu komiteto atsiradimą, bei universalių konvencijų ir protokolų priėmimą.

Iš tiesų, prieš daugelį metų orlaivių užgrobimo sąvoka buvo suprantama labai siaurai, todėl valstybių ir tarptautinės bendruomenės reakcijos ir veiksmai buvo diktuojami nacionalinių įstatymų, tarptautinių konvencijų ir institucijų praktikos. Ilgainiui buvo suprasta, kad orlaivio užgrobimas gali patekti į terorizmo sąvoką ar net kibernetinio saugumo sritį, užgrobimas neapsiriboja konvencijose ar tarptautinių institucijų įstatuose nurodytais veiksmais, todėl reakcijos ir atsako priemonės gali būti įvairių rūšių, tiek tarptautiniame tiek nacionaliniame lygmenyje, teisėkūros, institucinės ar vykdymo. Nors orlaivių užgrobimai nėra dažnai pasitaikantis reiškinys, dėl patobulintų saugumo priemonių ir tarptautinių susitarimų reikšmės, vis dėl to nėra garantijų, kad lėktuvų užgrobimo incidentai ar jų grėsmė niekada nekils ateityje. Jau dabar pastebima, kad teroristai ir politiškai motyvuoti asmenys kuria naujas technologijas leidžiančias užgrobti lėktuvus būdais, kurie nėra aptarti tarptautinėse konvencijose. Teisė, kuri galioja daugiau nei 50 metų, nėra pajėgi tinkamai spręsti visas šiuolaikines orlaivių užgrobimo problemas, bei nesukuria atgrasančio poveikio, todėl svarbu į šalių ir tarptautinės bendruomenės saugumo sektorių įtraukti priemones ir reakcijas, kurios būtų labiau pritaikytos šiandieniam kontekste kovai su orlaivių užgrobimu.

3.2. Valstybių nacionalinės teisės priemonės kovai su orlaivių užgrobimu

Tarptautinė teisė turi tarptautinį ir tarpvyriausybinių taikymą, todėl jos integracijos ir vykdymo laipsnis šalių teisinėse sistemose priklauso nuo vidaus ir tarptautinės teisės santykio (Vadapalas, 2006). Kaip ir dauguma tarptautinių sutarčių, tarptautinės konvencijos dėl tarptautinės atsakomybės už orlaivio užgrobimą, negali būti visiškai įgyvendintos, kol valstybės nepriims nacionalinių įgyvendinimo teisės aktų, susijusių su įvairiais įsipareigojimais. Kiekviena konvencijų šalis privalo nustatyti reglamentavimą, kuris užtikrintų, kad orlaivio užgrobimas būtų baudžiamasis nusikaltimas pagal nacionalinę teisę.

Pirmiausia, viena pagrindinių valstybių atsako priemonių, nacionaliniu lygmeniu, yra jų baudžiamuosiuose įstatymuose reglamentuojama norma, kuri baudžia asmenis įvykdžiusius civilio orlaivio užgrobimą. Vėl gi, reikia priminti antrame skyriuje nagrinėtus jurisdikcijos principus. Bendra taisyklė, kad už orlaivio užgrobimą

atsakomybės gali reikalauti valstybė, kurios teritorijoje, o tiksliau oro erdvėje įvyko užgrobimas ir tai turėjo pasekmių suinteresuotai valstybei, taip pat valstybė, kuriai priklauso orlaivis (registracijos valstybė), valstybė, kuri yra kelionės tikslo šalis, bei valstybės, kurių piliečiai skrido lėktuvu. Jurisdikcijos taisyklės, lemiančios atsakomybės taikymo galimumą yra kompleksinės, todėl kiekvienu skirtingu užgrobimo atveju valstybės, kurios gali reikalauti atsakomybės yra skirtingos. Pavyzdžiui, pagal Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą (toliau – BK), „asmenys padarę nusikalstamas veikas Lietuvos valstybės teritorijoje arba laivuose ar orlaiviuose su Lietuvos valstybės vėliava ar skiriamaisiais ženklais, atsako pagal šį kodeksą“ (Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, 2000). Taip pat BK 251 straipsnyje reglamentuojama, kad „fizinis asmuo, užgrobęs orlaivį, baudžiamas areštu arba laisvės atėmimu iki 5 metų; jeigu užgrobimo metu buvo panaudotas fizinis smurtas ar grasinama smurtu – laisvės atėmimu nuo 3 iki 8 metų; jeigu buvo panaudotas šaunamasis ginklas, sprogmuo ar kita orlaivio įgulos, keleivių gyvybei ar sveikatai pavojinga priemonė – laisvės atėmimu nuo 5 iki 10 metų; jeigu dėl orlaivio užgrobimo įvyko incidentas, avarija ar atsirado kitų labai sunkių padarinių – laisvės atėmimu nuo 10 iki 20 metų arba iki gyvos galvos“ (Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, 2000). Analogiškos arba panašios normos randamos ir Prancūzijos, Kanados, Rusijos baudžiamuosiuose kodeksuose (Wang, 2005). Terorizmo kontekste, svarbu paminėti, kad Lietuvos Nacionalinio saugumo pagrindų įstatyme, kaip vienas iš pagrindinių užsienio politikos uždavinių, yra įvardinta būtinybė Lietuvai aktyviai prisidėti prie tarptautinės bendruomenės pastangų užkirsti kelią terorizmui.

Valstybių baudžiamosios teisės naudojimas oro srityje yra teigiamas ir padrašinantis ženklas. Tai rodo, kad valstybės pripažįsta orlaivių užgrobimo, kaip nusikaltimo sunkumą ir aiškiai nurodo, kad jis yra baudžiamas. Baudžiamoji sankcija laikoma atgrasymo priemone, kai jos bendras poveikis nusveria naudą, gautą iš pažeidimo. Griežtos bausmės pažadas sumažina dažnų užgrobimų tikimybę, išskyrus palyginti nedidelį psichiškai sutrikusių ir politiškai motyvuotų ekstremistų pagrobėjų skaičių. Nors turimos atgrasomosios sankcijos yra ribotos vertės, orlaivių užgrobėjų sulaikymo ir tinkamos bausmės būtinybė yra neginčijama. Prisiminus jau minėtą Ryanair lėktuvo užgrobimo atvejį, viena iš Lietuvos pradėtų atsako priemonių – baudžiamosios atsakomybės taikymas atsakingiems asmenims. Lietuvos Generalinė prokuratūra pradėjo ikiteisminį tyrimą dėl orlaivio užgrobimo. Ikiteisminis tyrimas buvo pradėtas pagal tris baudžiamojo kodekso straipsnius - dėl tarptautinėse sutartyse numatytų nusikaltimų, dėl priverstinio dingimo ir dėl orlaivio užgrobimo.

Antra, valstybės, į civilių orlaivių užgrobimą, kurio pobūdis yra destruktivesnis, gali reaguoti pasinaudodamos tam tikros srities atsako priemonėmis. Lengviausia tokias priemones pritaikyti tais atvejais, kai yra ganėtinai aišku, kad orlaivio užgrobimas yra valstybės remiamas veiksmas. Tokiu atveju, nukentėjusios valstybės, arba tos kurios jaučia tam tikrą nacionalinę grėsmę gali taikyti finansines atsako priemones asmenims, dėl kurių jos yra įgyvendinamos: ribojama jų teisė valdyti, naudoti ir disponuoti pinigais, vertybiniais popieriais, daiktais, kitu turtu ir turčinėmis teisėmis, mokėjimai subjektams, dėl kurių įgyvendinamos sankcijos, ir kita. Taip pat dažnai pastebimas politinių atsako priemonių naudojimas, kuriuo apribojami oficialūs vizitai, kelionės į valstybę ar teritoriją, dėl kurios įgyvendinamos atsako priemonės, ar per šią valstybę arba teritoriją, atvykimas ar keliavimas tranzitu per valstybės teritoriją asmenims, dėl kurių įgyvendinamos atsako priemonės, diplomatiniai santykiai, vykdomos kitos politinio ir diplomatinio poveikio priemonės. Susisiekimo sankcijos apima transporto (geležinkelių, kelių, vandens, oro), pašto, elektroninių ir (ar) kitų ryšių ir susisiekimo su subjektais, dėl kurių įgyvendinamos sankcijos, apribojimus. Pavyzdžiui, įgyvendindama priimtas Europos vadovų Tarybos (toliau - EVT) išvadas, Lietuvos vyriausybė, po Ryanair incidento uždraudė Baltarusijos oro vežėjams, įskristi į Lietuvos oro erdvę. Taip pat buvo priimtas sprendimas, kad Baltarusija nesaugi Lietuvos piliečiams, todėl uždraudė orlaiviams skristi į Lietuvą ar iš Lietuvos per Baltarusijos teritoriją, o tai buvo pirmas kartas kai Lietuva taikė oro susiekimo suvaržymo priemones. Tokia pačia atsako kryptimi pasekė ir kitos Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybės. Kalbant apie terorizmą, kaip vieną iš orlaivio užgrobimo sąvokos prasmų, Lietuva netaiko autonominių (t.y. savo pačios iniciatyva priimtų) sankcijų, susijusių su terorizmu: nėra priimta jokie nacionalinio teroristų ar su jais siejamų asmenų sąrašų, tačiau Lietuvoje įgyvendinamos tarptautinės sankcijos, susijusios su terorizmu, nustatytos JT ST rezoliucijomis (jos įgyvendinamos ir ES teisės aktais) ir savarankiškoms ES ribojamosiomis priemonėmis (Lietuvos Respublikos ekonominių ir kitų tarptautinių sankcijų įgyvendinimo įstatymas, 2004).

Valstybių vidaus teisės priemonės nėra pakankamas atsako mechanizmas orlaivių užgrobimams, tačiau negalima jo eliminuoti. Iš tiesų, ne visi užgrobimo atvejai pareikalauja tarptautinės bendrijos reakcijų, kai kurie įvykiai nėra tokio didelio masto, todėl nacionalinės priemonės yra geras mechanizmas kovai su civilių orlaivių užgrobimu, tačiau nepakankamai išplėstas. Baudžiamuosiuose įstatymuose įtvirtintos normos užtikrinta valstybės apsaugą nuo lėktuvų užgrobimų, griežtos bausmės turi atgrasantį poveikį. Tačiau valstybės turi teisę reaguoti į orlaivio užgrobimus politiškai, o tiksliau

intis tam tikrų atsako veiksmų, kurie galėtų ne tik parodyti valstybės poziciją dėl civilio orlaivio užgrobimo, bet ir paskatinti tokiu pat keliu pasekti ir kitas valstybes.

3.3. Tarptautinės civilinės aviacijos vaidmuo kovojant su civilių orlaivių užgrobimu

Tarptautinės civilinės aviacijos sauga (pavojaus žmonių gyvybei nebuvimas) ir saugumas (apsauga nuo nusikalstamų veiksmų) visada buvo pagrindinis ICAO tikslas. Nors ankstesniais laikais nebuvo didelių incidentų, sukeltų asmenų, civilinės aviacijos pažeidžiamumas išryškėjo prasidėjus Šaltajam karui, Kubos revoliucijai ir Palestinos problemoms. 1944 m. gruodžio 7 d. JAV kvietimu Čikagoje susirinkę 52 šalių atstovai pasirašė vadinamąją Čikagos konvenciją, padėjusią pamatus ICAO. 1947 m. ICAO tapo specializuota JT agentūra (Mackenzie, 2018). Pagal Čikagos konvencijos sąlygas, organizaciją sudaro Asamblėja, ribotos narių tarybos su įvairiais pavaldžiais organais ir sekretoriatas. Tačiau, per paskutinius trisdešimt - keturiasdešimt metų tarptautinis oro susisiektimas susidūrė su daugybe problemų, ypač civilių orlaivių užgrobimu, sukeltų smurtaujančių asmenų, kurie gali būti tiek nusikaltėliai, tiek politiškai motyvuoti asmenys. Civilių orlaivių užgrobimas tapo nepakeliamu nusikaltimu civilinei aviacijai, todėl didėjantis tarptautinės bendruomenės susirūpinimas lėmė imtis teisinių veiksmų, leidžiančių pažaboti nusikaltimą, bei patraukti atsakomybėn atsakingus asmenis.

3.3.1. Orlaivių užgrobimas tarptautiniuose susitarimuose

Siekiant užtikrinti civilinės aviacijos saugumą, bei apsaugoti valstybių piliečius nuo orlaivių užgrobimų, tarptautinė bendruomenė nusprendė imtis perspektyvių sprendimų, kurie užkirstų kelią ir nuslopintų orlaivių užgrobimus. Tarptautinė bendruomenė suprato, kad jurisdikcijos ir ekstradicijos problemos reikalauja tarptautinio susitarimo, taigi, globojant ICAO, nukentėjusios ir suinteresuotos šalys suformulavo ir priėmė tris tarptautines konvencijas, kurios pavadintos miestų, kuriuose buvo priimtos, vardu: 1963 Tokijo konvencija, 1970 Hagos konvencija ir 1971 Monrealio konvencija.

1953 m. rugpjūčio 25 d.– rugsėjo 12 d. vykusioje 9-ojoje sesijoje ICAO Teisės komitetas oficialiai įsteigė Orlaivių teisinio statuso pakomitetį, kuris tirtų problemas, susijusias su nusikaltimais orlaiviuose. Pirmasis ICAO konvencijos dėl

orlaivių teisinio statuso projektas buvo parengtas 1958 m., taikymo sritis buvo išplėsta 1959 m. ir tapo Konvencijos dėl nusikaltimų ir kitų veiksmų, atliekamų orlaiviuose, projektu. Tokijo konvencija įsigaliojo 1969 m. gruodžio 4 d., bei buvo pirmasis ICAO žingsnis, kuris tapo didele tarptautine pažanga kovojant su civilių orlaivių užgrobimu ir terorizmo paplitimu (Gupta, Aerial Hijacking...). Didėjant užgrobimų skaičiui, 1970 m. birželio 16–30 d. Monrealyje įvyko neeilinė asamblėja, kurioje buvo parengta daugybė rezoliucijų, susijusių su įvairiomis saugumo priemonėmis. Pagrindinis kiekvienos susitariančiosios valstybės tikslas buvo apsaugoti savo keleivius, antžeminį personalą, įgulą ir plačiąją visuomenę nuo bet kokių neteisėtų veiksmų. 1970 m. rugsėjo 9 d. JT ST priėmė Rezoliuciją 286, raginančią valstybes imtis visų įmanomų teisinių veiksmų, kad būtų užkirstas kelias tolesniems orlaivių užgrobimams ar bet kokiam kitokiam kišimuisi į tarptautines civilines oro keliones (The International Civil Aviation Organization, 2022). Po nepilno mėnesio, JT GA priėmė Rezoliuciją 2645, kurioje be išimčių pasmerkiamas bet koks orlaivio užgrobimas arba kitoks trukdymas civilinėms oro transporto priemonėms, atsirandantis grasinant jėga arba naudojant jėgą. Taigi, tarptautinė bendruomenė pasmerkė bet kokią jėgos naudojimą prieš oro transportą, oficialiai pripažindama nusikaltimą ir paragino visas valstybes prisidėti prie nusikaltimo likvidavimo, imantis veiksmingų, prevencinių ir atgrasančių priemonių. Vėlesniais metais JT GA priėmė kitas rezoliucijas, raginančias tarptautinį bendradarbiavimą sprendžiant tarptautinio terorizmo aktų klausimus.

Orlaivių užgrobimų krizės akivaizdoje, iš teisinės pusės, buvo parengtos dvi naujos konvencijos. 1970 m. gruodžio 1–16 d. 77 valstybės ir 12 tarptautinių organizacijų susirinko Hagoje į diplomatinę konferenciją, pasibaigusią Hagos konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivių užgrobimu pasirašymu. Ši konvencija numatė veiksmingų teisinių priemonių, skirtų atgrasyti nuo neteisėto orlaivių užgrobimo, bendradarbiaujant viso pasaulio valstybėms, veiksmus. Dėl veiksmų, kurių ėmėsi ICAO ir jos valstybės narės, 1971 m. gerokai sumažėjo užgrobimų. Prieš Monrealio konferenciją 18-oji ICAO asamblėjos sesija Rezoliucijoje A18-9 paragino greitai priimti ir ratifikuoti tai, kas turėjo tapti Monrealio konvencija. 1971 m. rugsėjo 8–23 d. Monrealyje buvo parengta Monrealio konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą (The International Civil Aviation Organization, 2022). Tačiau net ir pasirašius dvi naujas konvencijas, sankcijų klausimas nebuvo pakankamai išspręstas, o keli teroristiniai veiksmai 1972 m. pradžioje sukėlė didelį susirūpinimą ir grėsmę civilinės aviacijos saugai. Buvo manoma, kad tokių veikų vykdytojai nebuvo arba buvo netinkamai patraukti atsakomybėn. Valstybės svarstė įvairius pasiūlymus dėl daugiašalių susitarimų, susijusių

su neteisėtu civilių orlaivių užgrobimo veiksmy susabdymu, taip pat su kitais neteisėtais kišimaisiais į tarptautinę civilinę aviaciją, kartu su 20-ąja (neeiline) ICAO asamblėjos sesija, tačiau tai nedavė jokio veiksmingo rezultato. Dėl to valstybės turėjo pačios imtis veiksmų, griežtindamos oro uostų reglamentus ir dvišales derybas, kad gerokai sumažintų užgrobimų skaičių.

Kalbant apie veiksmus, kurių imasi valstybės atsakydamos į orlaivio užgrobimą, Tokijo konvencijoje yra numatyta, kad „Bet kuri Susitarianči valstybė turi areštuoti arba imtis kitų priemonių, kad užtikrintų bet kurio asmens, įtariamo padariusiu veiksmus, <...>, ir bet kurio perduoto asmens sulaikymą“ (Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1963). Tiksliau, asmuo atsakingas už nusikaltimo padarymą turi būti sulaikytas pagal tos valstybės, kurioje jis yra, įstatymus, tačiau ne ilgiau, nei tai būtina baudžiamosioms ar perdavimo procedūroms atlikti. Tačiau, drįsčiau teigti, jog Tokijo konvencija nėra tinkamas instrumentas analizuojant atsako ar reakcijų priemones, iš tiesų, analizuojant konvencijos tekstą galima pastebėti, kad konvencija skirta labiau „bendriems“ nusikaltimams ar veiksams padarytiems lėktuve, o ne orlaivių užgrobimui per se. Taip pat konvencijoje reikalaujama, kad kiekviena susitariančioji valstybė priimtų atitinkamus teisės aktus dėl orlaivio užgrobimo prieš tai, kad ji galėtų įgyvendinti sutarties tikslus ir nuostatas, vietoj to konvencija remiasi galiojančiais valstybių baudžiamaisiais kodeksais. Taip pat konvencijoje nėra kalbama apie jokus atsakomuosius veiksmus ar priemones, kurių galėtų imtis valstybės.

Hagos konvencija, priešingai Tokijo konvencijai, siekė išspręsti sudėtingas baudžiamojo persekiojimo ir nusikaltėlių ekstradicijos problemas. Remiantis principu *aut dedere aut judicare*, konvencijos 7 straipsnis numato, kad valstybės, kuriose rastas įtariamas orlaivio pagrobėjas, jeigu jos jo neišduoda, privalo „be jokių išimčių“ ir nesvarbu, ar nusikaltimas buvo padarytas jos teritorijoje, perduoti bylą jos kompetentingoms institucijoms baudžiamojo persekiojimo tikslais. Svarbu paminėti, kad Hagos konvencija, orlaivio užgrobimą paskelbė tarptautiniu nusikaltimu, bei kuria aiškia teisinę politiką, bei vykdymo procedūras, kad valstybės galėtų atitinkamai reaguoti (Wang, 2005). Atsako priemonių sistema pagal Hagos konvenciją yra silpna, daugiausiai dėl ekstradicijos nuostatų. Valstybėms, kurios ekstradiciją laiko sutartiniu dalyku, konvencija savaime nėra teisinis ekstradicijos pagrindas. Veikia pagal 8 straipsnio 2 dalies ir 3 dalies nuostatas, konvencijos taikymas yra neprivalomas, o ekstradicijai taikoma atitinkamų valstybių, kurios gali atsisakyti išduoti dėl pilietybės arba dėl politinių priežasčių, vidaus teisė. Monrealio konvencija, be pačios orlaivio užgrobimo sąvokos

išplėtimo, neįtakoją kitokio požiūrio į valstybių atsako priemones, o dar kartą pakartojo *aut dedere aut judicare* principą – sutarties šalis privalo arba patraukti baudžiamojon atsakomybėn asmenį, padariusį vieną iš nusikaltimų, arba išsiųsti asmenį į kitą valstybę, kuri prašo jį išduoti baudžiamajam persekiojimui dėl nusikaltimo (Wang, 2005).

Tarptautinės kovos su užgrobimu konvencijos, tebėra tarptautinių pastangų kovoti su civilių orlaivių užgrobimu, pagrindas. Jos rodo, kad norint veiksmingai kovoti su pasauline problema, būtina priimti tarptautinės teisės sprendimus. Tokijo konvenciją galima apibūdinti kaip pirmąjį žingsnį tarptautiniame orlaivių užgrobimo reglamentavime, tačiau ši konvencija nepateikia jokio termino „orlaivio užgrobimas“ apibrėžimo, joje nenumatyta jokių konkrečių priemonių, kurių reikia imtis įvykus tokiai veikai. Konvencijoje akcentuojamas tik nuosavybės atkūrimas ir keleivių bei įgulos galimybė kuo greičiau tęsti kelionę, taip numatytas nusikaltėlio suėmimas ir kitos baudžiamojo arba ekstradicijos proceso priemonės, vis dėl to konvencija suteikia galimybę valstybei nevykdyti ekstradicijos. Nors vėlesnės konvencijos neabejotinai yra patobulintos, tačiau jos vis dėl to turi trūkumų. Nors jose ir bandoma susidoroti su problema, susijusia su sankcijų taikymu atskiriems pagrobėjams, reikalaujant, kad valstybės išduotų nusikaltėlių, kai jie jį suranda savo teritorijoje, arba pačios imtųsi veiksmų, tačiau problema, kai valstybėje kur nusileidžia orlaiviai, išlieka galimybė juos priimti kaip politinius pabėgėlius, o tai vėl suteiktų jiems imunitetą nuo bet kokios ekstradicijos ar baudžiamojo persekiojimo. Deja, konvencijos nepateikia jokių nuorodų į atsako veiksmus, kurių gali imtis valstybės susidūrusios su civilių orlaivių užgrobimo atvejais. Visgi, konvencijos pateikė sistemą, pagal kurią valstybės turi imtis veiksmų bandant sustabdyti orlaivio užgrobimus, o jas įgyvendinus vidaus teisės aktuose, buvo pasiektas svarbus rezultatas – civilio orlaivių užgrobimas, kad ir kokia būtų jo forma, laikomas baudžiamuoju nusikaltimu.

3.3.2. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tyrimo procedūra

ICAO svarba, civilinės aviacijos srityje, atsispindi šios institucijos tyrimo procedūroje. Svarbu suprasti, kad ICAO paprastai nedalyvauja orlaivių incidentų tyrimuose, išskyrus atvejus, kai valstybė ar valstybės turinčios tinkamus įgaliojimus pagal Čikagos konvencijos 13 priedą – orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas - tiesiogiai prašo pagalbos.

Taigi, valstybių prašymas, kad ICAO ištirtų civilio orlaivio užgrobimą gali būti laikomas kaip viena iš priemonių atsakant į nusikaltimą.

Čikagos konvencijos 13 priede aprašoma, kaip nustatomos avarijos tyrime dalyvaujančios valstybės, taip pat procesas, po kurio išduodama preliminarinė avarijos tyrimo ataskaita (per 30 dienų nuo įvykio) ir galutinė ataskaita (greitai arba per 12 mėnesių nuo įvykio) pasibaigus tyrimui. Galutinėse ataskaitose galiausiai pateikiama kuo daugiau oficialios informacijos apie avarijos tyrimo išvadas, priežastis ir (arba) prisidedančius veiksniai, taip pat bet kokias saugos rekomendacijas, kaip ateityje reikėtų keisti taikomas aviacijos saugos sistemas. Pagal 13 priedą avarijos aplinkybių tyrimą pradeda ir už tyrimo atlikimą atsako įvykio valstybė (Mackenzie, 2018). Tačiau, atvejai, kai už orlaivio incidentus atsako valstybė (pavyzdžiui Ryanair atveju), įvykio valstybė taip pat gali perduoti visas ar dalį tyrimo pareigų kitai valstybei arba regioninei avarijų ir incidentų tyrimo organizacijai. Be įvykio valstybės, 13 priede taip pat nurodytos papildomos valstybės, kurios turi teisę paskirti akredituotą atstovą dalyvauti tyrime, pavyzdžiui orlaivio registracijos valstybė. Be to, valstybė, kuri yra ypatingai suinteresuota avarija, pavyzdžiui, dėl jos piliečių, dalyvaujančių joje arba nukentėjusių nuo jos, skaičiaus, taip pat turi teisę paskirti ekspertą avarijos tyrimui. Vienintelis ICAO tyrimo tikslas – surinkti saugos duomenis ir informaciją, kuri padėtų būsimum ir panašių nelaimingų atsitikimų ar incidentų prevencijai. Iš tiesų, ICAO tyrimo procedūra yra prevencinė, t.y. išsiaiškinti incidento kilimo priežastis ir imtis veiksmų, kad toks incidentas nepasikartotų, tačiau tyrimas nėra susijęs su kažkoku būdu paskirstant kaltę ar atsakomybę (ICAO, A United Nations specialized agency).

Vis dėl to, analizuojant ICAO tyrimo tikslus, svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad tyrimas reikalingas surinkti medžiagai, kuri padėtų išvengti incidentų ateityje. Pavyzdžiui, Ryanair atveju, ICAO tarpinis tyrimas padėjo išsiaiškinti, kad netikras sprogsmens lėktuve pavojus buvo sukeltas tyčia, atkreipė dėmesį, kad neteisingos informacijos, keliančios grėsmę skrendančio orlaivio saugai, pateikimas yra Monrealio konvencijos pažeidimas, civilinis orlaivis buvo panaudotas su Čikagos konvencija nesuderinamiems tikslams ir griežtai pasmerkė tokius veiksmus. Tyrimo iniciatyva yra viena iš valstybių reakcijos priemonių kovoje su orlaivių užgrobimais, ji ne tik padeda surinkti visus įrodymus, kurių tikriausiai suinteresuotai valstybei nebūtų įmanoma gauti, bet ir pasinaudojus tyrimo medžiaga apsvarstyti galimybę reikalauti kitų šalių atsakomybės. Nors Tarptautinė aviacijos konvencija, kuria įsteigta ICAO, teikia pirmenybę standartizavimui ir valstybių narių bendradarbiavimui (Appeal Relating to the

Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation, 2020), tačiau kontaktuojant su tarptautinės teisės negerbiančiomis valstybėmis, atskaitomybė paprastai pasireiškia sankcijomis kiekvienai šaliai, kurios įvertinamos ir dėl kurių susitariama per aukštesnio lygio daugiašales platformas nei ICAO, pavyzdžiui, JT GA arba JT ST.

3.4. Civilio orlaivio užgrobimas terorizmo kontekste ir besikeičianti savigynos samprata

Iki šiol daugiausiai aukų nusinešęs oro teroro aktas įvyko 2001 m. rugsėjo 11 d., kai savižudžiai teroristai JAV užgrobė keturis lėktuvus ir du iš jų panaudojo kaip ginklus prieš svarbius valstybinius pastatus. Iš viso per rugsėjo 11-osios atakas žuvo daugiau nei 3000 žmonių. Iš tiesų, šis teroristinis įvykis lėmė naują orlaivio užgrobimo sąvokos prasmę, degalų pripildyti lėktuvai buvo panaudoti kaip skraidančios bombos, siekiant nužudyti daug žmonių ir padaryti milžinišką žalą turtui. Šis incidentas paskatino tarptautinės bendruomenės diskusijas, kurių metu, buvo kalbama, kad civilio orlaivio užgrobimas gali būti laikomas ir nusikaltimu žmogiškumui, kaip jį apibrėžia Tarptautinio baudžiamojo teismo statuto 7 straipsnis (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos Statutas, 1998), bei naują nuomonę dėl ginkluoto užpuolimo ir savigynos. Todėl valstybių atsakas į tokio masto nusikaltimą, negali būti išnagrinėtas be tarptautinėje teisėje numatyto ginkluoto užpuolimo ir savigynos sąvokų analizės.

JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad „Visos narės privalo savo tarptautiniuose santykiuose susilaikyti nuo grasinimų jėga arba jėgos panaudojimo prieš bet kurios valstybės teritorinį vientisumą ar politinę nepriklausomybę, arba bet koku kitu būdu nesuderinamu su Jungtinių Tautų tikslais“. Skirtingai nuo Kelogo-Briano pakto (Briando – Kellogo paktas, 1928), Chartija draudžia ne tik karą, bet ir bet kokios rūšies jėgą (Lackey, 1984). Chartijos 51 straipsnyje numatyta išimtis iš šios taisyklės, nes joje teigiama: „Jokia šios Chartijos nuostata neriboja prigimtines teisės imtis individualios ar kolektyvinės savigynos, jei įvykdomas Jungtinių Tautų narės ginkluotas užpuolimas, tol, kol Saugumo Taryba nesiima būtinų priemonių tarptautinei taikai ir saugumui palaikyti“ (Jungtinių Tautų Chartija, 1945).

Tarptautinėje kovoje su terorizmu, remtis teise į savigyną yra naujas ir besivystantis reiškiny (Stahn, 2004). 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykiai ir jų padariniai

įtakojo kai kuriuos esminius tarptautinės teisės pasikeitimus, o ypač vieną – savigynos institutą (Vasiliauskienė, 2012). 38 valstybių ir JT ST solidarumas patapo noru remtis ir patvirtinti savigynos teisę reaguojant į teroristinius išpuolius prieš JAV. Iki šio orlaivių užgrobimo ir jų panaudojimo prieš valstybę atvejo, JT ST nebuvo patvirtinusi rezoliucijos, kurioje būtų aiškiai remiamasi ir dar kartą patvirtinama prigimtinė teisė į individualią ar kolektyvinę savigynos teisę reaguojant į konkretų teroristinį išpuolį. Todėl JT ST rezoliucija Nr. 1368, buvo priimta vienbalsiai 2001 m. rugsėjo 12 d., pripažindama individualią ir kolektyvinę savigynos teisę, bei pasmerkdamą rugsėjo 11-osios išpuolius. Rezoliucijoje visos šalys raginamos bendradarbiauti patraukiant atsakomybėn išpuolių vykdytojus, organizatorius ir rėmėjus, o asmenys, atsakingi už kaltininkų, organizatorių ir rėmėjų rėmimą ar priglaidimą, būtų patraukti atsakomybėn (Crawford, 2021). Tarptautinė bendruomenė buvo paraginta dėti daugiau pastangų siekiant slopinti ir užkirsti kelią teroristinei veiklai bendradarbiaujant ir įgyvendinant antiteroristines konvencijas bei Saugumo Tarybos rezoliucijas, ypač Rezoliuciją Nr. 1269.

Tarptautinė bendruomenė sutarė, jog JAV įvykdytas teroristinis aktas pasinaudojant civiliais orlaiviais yra ne kas kitas, o ginkluotas užpuolimas. Nors ir buvo kritikų, tokių kaip N. Guruli, kuris teigė, kad lėktuvas negali būti laikomas ginklu, tinkamu ginkluotam užpuolimui. Tačiau, E. Buckley, išpuolių metu ėjęs NATO generalinio sekretoriaus asistento gynybos planavimui pareigas, teigė, kad lėktuvai buvo panaudoti kaip raketos (Buckley, 2006). Tradiciškai buvo suprantama, kad užpuolimas būtina turėtų būti įvykdytas kitos valstybės, o jėgos panaudojimą savigynai būtų galima kvalifikuoti būtent pagal Chartijos 51 straipsnį. Taip pat savigyna turėtų atitikti būtinumo ir proporcingumo kriterijus, jėgos panaudojimas turėtų būti neišvengiamas, tiksliau, vienintelė priemonė, kuri taikoma nedelsiant, kai nėra kito pasirinkimo. Chartijos 51 straipsnyje pažodžiui įvardyta: „valstybės narės nedelsdamos praneša Saugumo Tarybai apie priemones, kurių jos ėmėsi, įgyvendindamos šią savigynos teisę.“ Valstybei, norinčiai pradėti savigyną, nereikia JT ST leidimo, nes ST nesankcionuoja savigynos, užtenka ją tik informuoti. NATO, vertindama, ar rugsėjo 11 d. įvykių atveju buvo įvykdytas ginkluotas užpuolimas, iškėlė klausimą: ar „išpuoliui prieš JAV buvo vadovaujama iš užsienio“, nes tada jis „galėtų būti laikomas veiksmu, kuriam taikomas Vašingtono sutarties 5 straipsnis“ (Statement by the North Atlantic Council, 2001). C. Stahnas teigia, kad vienas iš svarbiausių kriterijų ginkluotam užpuolimui pagal 51 straipsnį apibūdinti – išorinis išpuolių ryšys su valstybe, kuri yra išpuolio auka. Pakankamas išorinis ryšys egzistuočių dviem atvejais: kai iš vienos valstybės teritorijos puolama kita, arba kai išpuolis pradėtas ir jam vadovaujama tos valstybės teritorijoje, bet

jį vykdo užsienio piliečiai. JAV atveju, teroristų veiksmai buvo rengiami, kontroliuojami arba finansuojami teroristų grupės narių, kurie veikė ne JAV teritorijoje. Taigi, JAV informavus NATO apie jai žinomus faktus, pastaroji paskelbė, kad įrodymai buvo aiškūs ir įtikinami, todėl pripažino, kad išpuolis prieš JAV rugsėjo 11 d. buvo organizuojamas ir vadovaujamas iš užsienio, vadinasi, galima daryti išvadą, kad jis gali būti laikomas tokiu veiksniu, kuriam taikomas Vašingtono sutarties 5 straipsnis.

JAV ir Jungtinė Karalystė 2001 m. spalio 7 d. pradėjo karinę intervenciją į Afganistaną, atsakydama į 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinius aktus. Kaip jau buvo minėta darbo pradžioje, už teroristinius aktus buvo atsakinga Al Queda, kuri turėjo savo pagrindines bazes Afganistane, o Afganistano valdžia rėmė teroristus, bei bendrininkavo Al Quedos padarytuose nusikaltimuose (Vadapalas, 2006). Dar keliais metais anksčiau, JT ST buvo pritaikiusi keletą atsako priemonių, tokių kaip oro susisiekiimo uždraudimas, sąskaitų įšaldymas Afganistano režimui, tačiau šis nei kiek nekeitė savo politinio požiūrio ir toliau rėmė teroristines grupuotes. Net ir teroristiniai išpuoliai pasinaudojant civiliais orlaiviais nepaskatino Afganistano nutraukti savo rėmimą ar išduoti Usamą bin Ladeną. Taigi, to užteko JAV pradėti karo veiksmus – buvo įvykdyto kelios atakos iš oro, vėliau sausumoje.

Taip pat svarbu prisiminti ir 2004 m. Palestinos bylą TTT, kai bandydamas pagrįsti statomos sienos teisėtumą, Izraelis įrodinėjo turįs savigynos teisę ir rėmėsi JT Chartijos 51 straipsniu. Teismas bandydamas atremti argumentą turėjo revizuoti savigynos sąvoką. Remdamasis ST rezoliucijomis, kurios pripažino JAV teisę imtis savigynos priemonių nuo teroristinių atakų, jis pažymėjo, jog po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristiniai išpuoliai prilygsta ginkluotam užpuolimui ir tai laiduoja savigynos teisę, aišku, laikantis būtinų teisėtumo sąlygų. Tačiau savigynos teisė Izraeliui nebuvo pripažinta, nes buvo konstatuota, jog teroro išpuoliai vykdomi ne iš išorės, bet iš okupuotos Palestinos teritorijos, kurią Izraelis veiksmingai kontroliuoja. Taigi šioje byloje buvo pripažinta kintanti savigynos sąvoka ir nuspręsta, jog ginkluotą užpuolimą gali įvykdyti ne tik valstybės, bet ir nevyriausybiniai dariniai, tačiau tik veikiantys iš išorės.

Apibendrinant galima teigti, kad po 2001 m. rugsėjo įvykių tapo akivaizdu, jog civilių orlaivių užgrobimas naudojant juos kaip ginklus tarptautiniam terorizmui, gali būti laikomas ginkluotu užgrobimu ir už jį gali būti atsakinga ne tik valstybė. ST rezoliucijose Nr. 1368 ir Nr. 1373, priimtose po rugsėjo 11 d. įvykių, patvirtinama savigynos teisė nenurodant, kad ji atsirastų tik nustačius, jog ginkluotą užpuolimą įvykdė

valstybė. TTT, Palestinos byloje analizuodamas po rugsėjo 11 d. ST priimtas rezoliucijas, netiesiogiai patvirtino, kad savigynos samprata kinta, todėl savigyna yra galima ir prieš nevalstybinį subjektą. Tokią poziciją parėmė tarptautinė bendruomenė. Vadinasi, ir nevalstybinių subjektų veiksmai galėtų būti laikomi ginkluotu užpuolimu ir suteikti teisę į savigyną, jeigu užpuolimą vykdo subjektas, kurio veikimas sietinas su kitos valstybės pagalba. Todėl valstybių atsako priemonės kovoje su civilių orlaivių užgrobimu, ypač tais atvejais, kai orlaivio užgrobimas turi didelės įtakos tarptautinei taikai ir saugumui, gali apimti individualią ir kolektyvinę gynybą.

3.5. Represalijos atsakant į lėktuvų užgrobumus keliančius grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui

Tarptautinei teisei yra būdingas prievartinis pobūdis, kuris pasireiškia tam tikromis formomis. Tarptautinę teisę valstybės taiko arba individualiai arba kolektyviai (Akehurst *et al.*, 200). Individualus taikymas pasireiškia atsakomosiomis priemonėmis (represalijomis) prieš valstybę pažeidėją. Kolektyvinis taikymas, kaip buvo minėta savigynos kontekste, pasižymi tarptautinių organizacijų nustatytų tarptautinių sankcijų ar net jėgos naudojimu pagal JT Chartiją. Kalbant apie atsako būdus, kurių gali imtis valstybės įvykus civilio orlaivio užgrobimui, svarbiausia atskirti kokių atsako priemonių gali imtis tiek viena nukentėjusi valstybė, tiek kelios.

Represalijos, kitaip dar vadinamos atsakomosios priemonės, yra suprantamos kaip atsakomųjų įsipareigojimų nevykdymas valstybės pažeidėjos atžvilgiu (Vadapalas, 2006). Jos gali pasireikšti įsipareigojimų nevykdymu, sutarčių sustabdymu ar nutraukimu, valstybinio laivo ar orlaivio sulaikymas ar areštavimas ir pan. Kaip jau minėta, represalijos suprantamos kaip atsakomosios priemonės santykiuose tarp dviejų valstybių ir yra pateisinamos prievartinės priemonės pagal tarptautinę teisę. Taip pat svarbu suprasti, kad represalijos turi būti proporcingos tiems pažeidimas prieš kuriuos jos nukreiptos, t.y. nukentėjusi valstybė negali imtis priemonių, kurios sudarytų situaciją kai yra piktnaudžiaujama teise. Įvykus orlaivio užgrobimui, kuris yra įvykdytas su valstybės rėmimu, nukentėjusi valstybė gali imtis įvairių formų represalijų, pavyzdžiui, embargo, kai yra uždraudžiamas orlaivių priėmimas šalyje, bei komercinių skrydžių paslaugų organizavimas. Taip pat boikoto, kai valstybė uždraudžia įvežti prekes, pagamintas valstybės pažeidėjos. Nukentėjusi valstybė taip pat gali reaguoti į valstybės remiamus

orlaivių užgrobimus, įšaldydama atsakingų asmenų sąskaitas bei turtą esantį nukentėjusios valstybės teritorijoje.

Atsakomosios priemonės, dar kitaip vadinamos sankcijomis, kurios taikomos kolektyviai, dažniausiai taikomos tarptautinių organizacijų ar regioninių tarptautinių organizacijų rezoliucijomis. Šias atsakomąsias priemones galima rasti JT Chartijos 39 straipsnyje, kuriame yra reglamentuojama, jog JT ST, nustačiusi, kad iškilo grėsmė taikai arba taika buvo pažeista, ar įvykdytas agresijos aktas, parengia rekomendacijas arba sprendžia, kokių priemonių imtis tarptautinei taikai ir saugumui palaikyti ar atkurti. Chartijos 41 straipsnyje numatyta, kad JT ST gali nuspręsti, kad bus taikomos sankcijos, tokios kaip visiškas ar dalinis ekonominių santykių, geležinkelio, jūros, pašto, telegrafo, radijo ir kitų susisiekimo priemonių, taip pat diplomatinių santykių nutraukimas, kurios nesusijusios su kažkokios ginkluotos jėgos panaudojimu. Taip pat yra nurodyta, kad jei tokios priemonės nepadedą, JT ST gali imtis karinių priemonių. Svarbu paminėti, jog sankcijos sudaro atskirą politinės atsakomybės rūšį. Tačiau, neretai kyla problemų dėl JT ST veto teisės, kuri jau nuo seno buvo aršiai kritikuojama, o savo kritikos viršūnę pasiekė 2022 m. kai Rusija įsiveržė į Ukrainą. Valstybių glaudūs ryšiai, leidžia blokuoti svarbius saugumo klausimus, todėl ne visada pavyksta pasiekti norimą rezultatą. Vis dėl to, JT GA gali teikti savo išvalgas ir rekomendacija dėl bet kokio klausimo, kurį vetuoja JT ST nuolatinė narė, tačiau šios rekomendacijos visada lieka tik rekomendacijos.

Neginkluotas tarptautines sankcijas turi teisę taikyti ir regioninės organizacijos ir ne tik jų regiono valstybių atžvilgiu, tačiau tik tais atvejais, kai pažeidimas liečia visų sankcijas taikančių valstybių interesus, tai yra kiekviena tokia valstybė turėtų būti laikoma nukentėjusia nuo pažeidimo valstybe. Pavyzdžiui, reaguodama į priverstinį „Ryanair“ lėktuvo nutupdymą Minske 2021 m. gegužės 23 d. ir susijusį žurnalistų Ramano Pratasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymą, Europos Vadovų Taryba nustatė Baltarusijos režimui sankcijas. ES nustatytos sankcijos apima draudimą tiesiogiai ar netiesiogiai parduoti, tiekti, perduoti ar eksportuoti bet kam Baltarusijoje įrangą, technologijas ar programinę įrangą, apribota prekyba naftos produktais, Baltarusijos oro transporto bendrovėms uždrausta naudotis ES oro erdve ir neleista tokių oro transporto bendrovių orlaiviams patekti į ES oro uostus (Europos Vadovų Taryba Pranešimas spaudai, 2021).

Aptariant tarptautinės teisinės atsakomybės formas, pastebėtina, kad šiuolaikinėje tarptautinėje teisėje valstybių atsakomybės formos jų realizavimo būdai yra

labai įvairūs. Taikant šias formas, atsakomybės klausimą siekiama pirmiausia išspręsti taikiu būdu ir tik tais atvejais, kai nepavyksta to padaryti, galimos griežtesnės priemonės. Per daugelį metų tarp viso pasaulio šalių buvo pasirašytos įvairios sutartys ir susitarimai imtis prevencinių ir atgrasomųjų priemonių prieš civilių orlaivių užgrobėjus ir parengti tokius įstatymus, kurie apsunkintų pabėgimą nuo bausmės. Be to, buvo dedamos pastangos atgrasyti potencialius užgrobėjus nuo civilių orlaivių pasisavinimo. Nors valstybių vidaus baudžiamieji įstatymai atgraso orlaivių užgrobėjus, tačiau nepakankamas tarptautinės teisės mechanizmas, kuris nenumato galimų nusikaltimo padarymo veiksmų, tokių kaip valstybės remiami užgrobimai, kibernetiniai orlaivių užgrobimai ir pan., neleidžia tinkamai kovoti su tarptautinėmis oro grėsmėmis. Sutartyse, susijusiose su užgrobimo kontrole, taip pat turi būti imtasi griežtesnių veiksmų ir neišvengiamų sankcijų prieš šalis, kurios nevykdo savo įsipareigojimų. Visos valstybės, pasirašiusios sutartis ir tinkamai ratifikavusios susitarimą, turėtų vykdyti su juo susijusius įsipareigojimus. Tokių pažeidžiančių valstybių tvarka turi būti nustatyta ir įtvirtinta tarptautinėse sutartyse. Civilio orlaivio užgrobimas ir atsakomybė už jį turėtų būti vertinamas pagal jo mastą. Atvejai, kai išvengiama didelė žala ir yra sulaikomi atsakingi asmenys, turėtų būti vertinami valstybių kontekste, remiantis jų vidaus baudžiamąja teise arba galimybe taikyti represalijas valstybei, kuri atsakinga už civilio orlaivio užgrobimą. Tačiau atvejai, kai orlaivio užgrobimas įtakoja tarptautinės bendruomenės taiką ir saugumą, turi būti vertinami nustatant tinkamus atsako priemonių mechanizmus, kurie apimtų ne tik tarptautines sankcijas, bet ir galimybę vykdyti valstybės savignyą.

IŠVADOS

1. Civilių orlaivių užgrobimo sąvoka negali būti suprantama siaurai. Aiškinant ir nagrinėjant tarptautinius susitarimus civilių orlaivių srityje negalima apsiriboti tik konvencijų tekstu, ypač šių laikų kontekste, nuostatas reikia aiškinti ne pažodžiui, bet pasitelkiant ir teleologinę kryptį, atkreipti dėmesį į sutarties objektą ir tikslą. Todėl civilių orlaivių užgrobimu negali būti laikomi tik tie veiksmai, kurie reglamentuoti prieš daugiau nei pusę amžiaus įsigaliojusiose tarptautinėse konvencijose.
2. Civilių orlaivių užgrobimu turi būti laikomi ne tik orlaivyje esančio asmens, grasinimai ar jėgos panaudojimas sutrukdant, užgrobiant, nukreipiant ar kitaip paveikiant skrendančio orlaivio valdymą, bet ir atvejai, kai orlaivis nėra pakilęs, tačiau įgulos ir keleivių saugumas ir judėjimo laisvė yra apribota. Taip pat orlaivių užgrobimas apima atvejus, kai asmenys orlaivį su visais jame esančiais asmenimis naudoja kaip ginklą teroristiniams išpuoliams skleisti. Galiausiai, civilių orlaivių užgrobimu turi būti pripažinti ir atvejai, kai orlaivis yra užgrobiamas asmenų, kurie nėra skrendančiame orlaivyje, o priešingai esantiems prie jų navigacijos valdymo sistemų ar pasitelkiant kibernetines atakas iš nuotolio.
3. Orlaivių užgrobimo tarptautinių skrydžių metu situacijose nustatyti, kuri valstybė gali vykdyti jurisdikciją, yra pagrindinė problema: kelios valstybės gali turėti jurisdikciją vienu metu. Tarptautinėje oro erdvėje pirmiausia taikoma orlaivio registracijos valstybės jurisdikcija, o jei orlaivis yra valstybės oro erdvėje, tada suinteresuotoji šalis tam tikrose situacijos (pvz., pasekmės susijusios su teritorijos valstybe, veika kėsintasi į šalies saugumą ir pan.) gali taikyti savo jurisdikciją, pasitelkiant teritorinį principą. 1963 Tokijo konvencija leidžia kelionės tikslo valstybei prisiimti jurisdikciją, skrydžiams, kurie turi įtakos skrydžių saugai. Pilietybės principo taikymo kontekste, valstybė turi teisę vykdyti baudžiamąją jurisdikciją tiek savo asmenims įvykdžiusiems orlaivio užgrobimą, tiek užsienio asmenims, kurie sukėlė pavojų valstybei ar jos piliečiam įvykdant orlaivio užgrobimą.
4. Nors 1963 Tokijo, 1970 Hagos ir 1973 Monrealio konvencijos yra plačiai pripažintos tarptautinės teisės kodifikacijos orlaivių srityje, tačiau jos reprezentuoja tik bendrą atgrasymą ir yra tik viena iš civilių orlaivių užgrobimų

prevencijos priemonių. Jų veiksmingumas ir atgrasomoji vertė priklauso nuo griežto jų vykdymo. Todėl nekyla abejonių, kad civilių orlaivių užgrobimas yra tarptautinio pobūdžio nusikaltimas, kurį užkardyti galima tiek vienašaliais tiek bendrai suderintais visų valstybių veiksmais.

5. Valstybių vienašaliai veiksmai kovoje su orlaivių užgrobimais pasireiškia įgyvendinant tarptautinių sutarčių reikalavimus, per baudžiamųjų įstatymų kūrimą, įgyvendinimą ir vykdymą. Valstybių baudžiamuosiuose įstatymuose įtvirtintos normos rodo, kad valstybės pripažįsta orlaivių užgrobimų sunkumą, o griežtos bausmės turi atgrasantį poveikį.
6. ICAO tyrimo iniciatyva yra viena iš valstybių reakcijos priemonių kovoje su orlaivių užgrobimais, ji pasitarnauja renkant įrodymus, bei gauta tyrimo medžiaga suteikia galimybę reikalauti kitų šalių atsakomybės. Nors Čikagos konvencija teikia pirmenybę standartizavimui ir valstybių narių bendradarbiavimui, tačiau kontaktuojant su tarptautinės teisės negerbiančiomis valstybėmis, atsakomybė paprastai pasireiškia sankcijomis kiekvienai šaliai, kurios įvertinamos ir dėl kurių susitariama per aukštesnio lygio daugiašales platformas nei ICAO, pavyzdžiui, JT GA arba JT ST.
7. Tarptautinė bendrija pripažino, jog JAV įvykdytas teroristinis aktas rugsėjo 11 d. pasinaudojant civiliais orlaiviais yra ginkluotas užpuolimas, už kurį gali būti atsakinga ne tik valstybė, bet ir nevyriausybiniai dariniai veikiantys iš išorės, o tai laiduoja savigynos teisę. Valstybės, atsakydamos į teroristinius išpuolius, kurie sukelia grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui, gali naudotis tiek individualios, tiek kolektyvinės savigynos teise.
8. Tarptautinė bendrija gali reaguoti į civilių orlaivių užgrobimą pasitelkiant represalijas ir sankcijas. Represalijos suprantamos kaip atsakomosios priemonės santykiuose tarp dviejų valstybių, neužtraukiančios valstybės atsakomybės. Pagrindinės atsako priemonės reaguojant į civilių orlaivių užgrobimą, pasinaudojant represalijomis, gali būti embargas, boikotas, atsakingų asmenų sąskaitų bei turto įšaldymas, komercinių skrydžių paslaugų uždraudimas ar draudimas naudotis oro erdve.
9. Sankcijos, kurios taikomos kolektyviai, dažniausiai tarptautinių organizacijų ar regioninių tarptautinių organizacijų rezoliucijomis, yra dar viena atsako priemonė padedanti valstybėms kovoti su civilių orlaivių užgrobimais. JT sankcijos gali būti

taikomos ST sprendimu tų valstybių atžvilgiu, kurių veiksmai kelia grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui. Sankcijos gali būti tiek nesusijusios su ginkluotos jėgos panaudojimu, tiek imantis karinių veiksmų. Taip pat su karine jėga nesusijusias tarptautines sankcijas turi teisę taikyti ir regioninės organizacijos ir ne tik jų regiono valstybių atžvilgiu, tačiau tik tais atvejais, kai pažeidimas liečia visų sankcijas taikančių valstybių interesus.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Tarptautinės teisės aktai

1. Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos Statutas (1998). *Valstybės žinios*, 2003, 49-2165.
2. Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft (1963), [1969].
3. Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft (1970), [1971].
4. Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation (1971), [1973].
5. Convention on International Civil Aviation (1944), [1947].
6. Convention on International Civil Aviation article 3bis protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation (1984), [1998].
7. Šiaurės Atlanto sutartis (1949). *Valstybės žinios*, 2004, 48-1372.
8. Jungtinių Tautų Chartija (1945). *Valstybės žinios*, 2002, 15-557.
9. Kellogg-Briand Pact (1928), [1929].

Lietuvos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas (1996). *Valstybės žinios*, VIII-49.
2. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (2000). *Valstybės žinios*, 89-2741.
3. Lietuvos Respublikos ekonominių ir kitų tarptautinių sankcijų įgyvendinimo įstatymas (2004), *Valstybės žinios*, 68-2369.

Specialioji literatūra lietuvių kalba

1. Nevara A. (2006). *Valstybės baudžiamosios jurisdikcijos principai*. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras.
2. Vaišvilienė, R. (2018). *Tarptautinių baudžiamųjų tribunolų jurisdikcijos santykis su nacionaline baudžiamąja jurisdikcija*. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01 S), Vilniaus Universitetas. Vilnius: Vilniaus Universiteto leidykla.

3. Vadapalas, V. (2006). *Tarptautinė Teisė*. Vilnius: Eugrimas.
4. Vasiliauskeinė, V. (2012). *Ginkluoto konflikto samprata ir "karas su terorizmu"*. Teisė [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.zurnalai.vu.lt/teise/article/download/125/93/> [žiūrėta 2022 m. vasario 14 d.].
5. Akehurst, M., Malanczuk, P. (2000) *Šiuolaikinis tarptautinės teisės įvadas* (vertė Paksas, A.), Vilnius: Eugrimas.

Specialioji literatūra anglų kalba

1. Ndulo, M. (1971) *The Developing Law of Air Hijacking*. Zambia Law Journal, Vol. 3-4, p. 125-142 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/zambia3&div=11&id=&page=> [žiūrėta 2022 m. vasario 3 d.].
2. Jankovic S. (2021). *Forced Landing of a Passenger Plane: Law and Politics Behind the Ryanair 4978 Flight from Athens to Vilnius: Part I*, Opinio Juris. Prieiga per internetą: <http://opiniojuris.org/2021/06/21/forced-landing-of-a-passenger-plane-law-and-politics-behind-the-ryanair-4978-flight-from-athens-to-vilnius-part-i/> [žiūrėta 2022 m. vasario 3 d.].
3. November, C. Y. (1972). *Aircraft Piracy: The Hague Hijacking Convention*. [interaktyvus] The International Lawyer, 6(3), 642–656. Prieiga per internetą: <http://www.jstor.org/stable/40704766> [žiūrėta 2022 m. kovo 3 d.].
4. Rafat A. (1971). *Control of aircraft hijacking: the law of international civil aviation*. World Affairs, 134(2), 143-156.
5. Harvard Research in International Law, Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime, 29 AJIL No. 29, 1935, 519.
6. Akande D. (2009). *Active personality principle* in The Oxford Companion to International Criminal Justice. Oxford: Oxford University Press, 229.
7. Cassese, A. (2009). *The Oxford Companion to International Criminal Justice*. Oxford: Oxford University Press, 282.

8. Buzan B. (1991). *New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century* 67(3), 431-451 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: https://www.jstor.org/stable/2621945?seq=1#metadata_info_tab_contents [žiūrėta 2022 m. vasario 9 d.].
9. Wang X. (2005). *Study on Aircraft Hijacking from the Perspective of Legal Mechanism*. Master degree thesis, Social studies, Law, McGill University, Montréal: Library and Archives Canada.
10. Mackenzie, D. (2018). *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*. [interaktyvus], Toronto: University of Toronto Press. Prieiga per internetą: <https://labordoc.ilo.org/discovery/fulldisplay/alma995047593502676/> [žiūrėta 2022 m. vasario 20 d.].
11. Lackey D. P. (1984). *Moral Principles and Nuclear Weapons*. Lanham: Rowman & Littlefield.
12. Stahn C. (2004). *Nicaragua is dead, long live Nicaragua. The Right to Self-Defense Under Art 51 UN Charter and International Terrorism*. In: Christian Walter et al. (eds), *Terrorism as a Challenge for National and International Law: Security versus Liberty?* Oxford University Press.

Teismų praktika

1. 1927 m. rugsėjo 7 d. NTTTT sprendimas byloje S. S. Lotus (Prancūzija v. Turkija), PCIJ Series A, No. 10, p. 18.
2. 1986 m. birželio 27 d. TTT sprendimas byloje dėl Karinių ir pusiau karinių veiksmų Nikaragvoje ir prieš ją (Nikaragva v. JAV), ICJ Reports, 1986, p. 111.
3. 1939 m. vasario 28 d. NTTTT sprendimas byloje Panevėžys-Saldutiškis (Estija v. Lietuva), PCIJ Series, No. 76, p. 13.
4. United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran (Islamic Republic of Iran and United States of America), (1980), ICJ Reports No. 64.
5. Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar), (2020), ICJ Reports No.173.

Kiti šaltiniai

1. Kalašnykas R. *Orlaivio užgrobimas*. Visuotinė lietuvių enciklopedija, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.vle.lt/straipsnis/orlaivio-uzgrobimas/> [žiūrėta 2022 m. vasario 21 d.].
2. Britannica, The Editors of Encyclopaedia. *D.B. Cooper*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.britannica.com/biography/D-B-Cooper> [žiūrėta 2022 m. vasario 21 d.].
3. National commission on terrorist attacks upon the United States [interaktyvus] Prieiga per internetą: https://govinfo.library.unt.edu/911/report/911Report_Ch3.htm [žiūrėta 2022 m. sausio 25 d.].
4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. *ICAO tyrimas dėl „Ryanair“ orlaivio nustatė sunkių pažeidimų ir bus tęsiamas toliau, Lietuva sveikina šį žingsnį*. [interaktyvus] (modifikuota 2022-02-01). Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/icao-tyrimas-del-ryanair-orlaivio-nustate-sunkiupazeidimu-ir-bus-tesiamas-toliau-lietuva-sveikina-si-zingsni> [žiūrėta 2022 m. vasario 2 d.].
5. EJIL:Talk! *Aerial Incident of 23 May 2021: Belarus and the Ryanair Flight 4978* [interaktyvus] (modifikuota 2021-05-24). Prieiga per internetą: <https://www.ejiltalk.org/aerial-incident-of-23-may-2021-belarus-and-the-ryanair-flight-4978/> [žiūrėta 2022 m. vasario 3 d.].
6. CNBC *Taliban stop planes with hundreds of evacuees from leaving but it's unclear why*. [interaktyvus] (modifikuota 2021-09-05). Prieiga per internetą: <https://www.cnn.com/2021/09/05/taliban-stop-planes-of-evacuees-from-leaving-but-its-unclear-why.html> [žiūrėta 2022 m. vasario 21 d.].
7. Telksnys L. (2016). *Kibernetinis saugumas. Kibernetinio saugumo Apžvalga*. [interaktyvus]. Prieiga per internetą: http://apzvalga.eu/images/kibernetinis_saugumas.pdf [žiūrėta 2022 m. vasario 4 d.].

8. Cheng, Bin. *Air law*. Encyclopedia Britannica, [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.britannica.com/topic/air-law> [žiūrėta 2022 m. vasario 21 d.].
9. Kalašnykas R. *Oro teisė*. Visuotinė lietuvių enciklopedija, [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.vle.lt/straipsnis/oro-teise/> [žiūrėta 2022 m. vasario 22 d.].
10. Worldmark Encyclopedia of Nations. *The International Civil Aviation Organization (ICAO)*. [interaktyvus] (modifikuota 2022-02-28). Prieiga per internetą: <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/international-civil-aviation-organization-icao> [žiūrėta 2022 m. kovo 21 d.].
11. ICAO Uniting Aviation, *A United Nations specialized agency*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [žiūrėta 2022 m. kovo 21 d.].
12. Buckley E. (2006). *Invoking article 5*. Nato review. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.nato.int/docu/review/articles/2006/06/01/invoking-article-5/index.html> [žiūrėta 2022 m. kovo 26 d.].
13. Crawford J. (2021). *How the UN has helped counter terrorism since 9/11*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://www.swissinfo.ch/eng/how-the-un-has-helped-counter-terrorism--since-9-11-/46913380> [žiūrėta 2022 m. balandžio 3 d.]
14. Statement by the North Atlantic Council, Press Release (2001) [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.nato.int/docu/pr/2001/p01-124e.htm> [žiūrėta 2022 m. kovo 26 d.].
15. Europos Vadovų Taryba. Pranešimas spaudai. [interaktyvus] (modifikuota 2021-06-24) Prieiga per internetą: <https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2021/06/24/eu-imposes-sanctions-on-belarusian-economy/> [žiūrėta 2022 m. kovo 27 d.].
16. PmFlight. *Airbus Fly-By-Wire Systems Explained*. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://pmflight.co.uk/airbus-fly-by-wire/> [žiūrėta 2022 m. vasario 2 d.].

17. Webinar: forced landing in Belarus discussed by Oxford and Lithuanian legal scholars. [interaktyvus] (modifikuota 2021-06-03) Prieiga per internetą: <https://www.youtube.com/watch?v=73uRklcYnE0> [žiūrėta 2022 m. vasario 2 d.].
18. Mishra, A. (2020). *Jurisdiction in International Law: details you must know*. Pleadings, [blog] 7 February. Prieiga per internetą: <https://blog.ipleaders.in/jurisdiction-in-international-law-details-you-must-know/> [žiūrėta 2022 m. vasario 3 d.].
19. Gupta, J. *Aerial Hijacking*. Legal Service India. [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.legalservicesindia.com/article/2384/Aerial-Hijacking-and-the-International-Law.html> [žiūrėta 2022 m. vasario 16 d.].

SANTRAUKA

Civilių orlaivių užgrobimas: valstybių atsako priemonės pagal tarptautinę teisę

Smiltė Stankevičiūtė

Magistro darbe analizuojama civilių orlaivių užgrobimo samprata ir jos sudedamosios dalys, nustatomos pagrindinės jurisdikcijos taisyklės, bei atskleidžiama jų problematika, o taip pat identifikuojamos įvairios valstybių ir tarptautinių organizacijų atsako priemonės reaguojant į civilių orlaivių užgrobimus.

Daugelį metų civilių orlaivių užgrobimo sąvoka buvo suprantama siaurai – taip kaip ji pateikiama 1963 Tokijo, 1970 Hagos ir 1973 Monrealio konvencijose, tačiau pirmoje darbo dalyje, orlaivio užgrobimo samprata nagrinėjama atsižvelgiant į šių dienų aktualijas, bei technologinius laimėjimus, o taip pat pasitelkiant tarptautinių sutarčių aiškinimo taisykles, t.y. neapsiribojant tik konvencijų tekstu. Civilių orlaivių užgrobimu turi būti laikomi ne tik orlaivyje esančio individo, grasinimai ar jėgos panaudojimas sutrukdant, užgrobiant, nukreipiant ar kitaip paveikiant skrendančio orlaivio valdymą. Civilių orlaivių užgrobimu galima laikyti teroristinius išpuolius (kuriems panaudojami orlaiviai), orlaivio maršruto ar priverstinio nutupdymo atvejus, civilių įkaitų sulaikymą, bei kibernetinius įsilaužimus į orlaivio valdymo sistemas.

Antroje darbo dalyje nustatomos pagrindinės jurisdikcijos taisyklės, išsiaiškinama, jog orlaiviams pakilus ir vykdant tarptautinius skrydžius – kelios valstybės gali taikyti savo jurisdikciją orlaivio atžvilgiu. Prioritetas skiriamas registracijos valstybės jurisdikcijai, tačiau jei orlaivis yra valstybės oro erdvėje tam tikrose situacijose suinteresuotoji valstybė gali taikyti savo jurisdikciją remdamasi teritoriniu principu. Skrydžiams turintiems įtakos skrydžių saugai gali būti taikoma nusileidimo valstybės jurisdikcija, o asmenims įvykdžiusiems orlaivio užgrobimą gali būti taikoma jų pilietybės valstybės baudžiamoji jurisdikcija arba jurisdikcija valstybės, kuriai kilo pavojus įvykdžius orlaivio užgrobimą.

Trečioje darbo dalyje yra aptariamoms visos įmanomos atsako priemonės, padedančios valstybėms ir tarptautinėms organizacijoms kovoti su orlaivių užgrobimais. Nagrinėjama valstybių atsako priemonių raida, aptariamoms valstybių nacionalinės atsako priemonės, ICAO vaidmuo kovoje su orlaivių užgrobimu, savigynos institutas kaip atsako priemonė orlaivių užgrobimo atvejams, kurie kelia grėsmę tarptautinei taikai ir saugumui, bei tarptautinių represalijų ir sankcijų taikymas.

SUMMARY

Hijacking of civil aircraft: State response measures under international law

Smiltė Stankevičiūtė

The master 's thesis analyses the concept of civil aircraft hijacking and its components, identifies the main rules of jurisdiction and reveals their problems, as well as identifies various response measures of states and international organizations in response to civil aircraft hijackings.

For many years, the concept of hijacking civilian aircraft has been narrowly understood in the 1963 Tokyo, 1970 Hague and 1973 Montreal Conventions, but in the first part of the paper, the concept of hijacking is examined in the light of current and technological developments, as well as through the rules of interpretation of international agreements, i.e. not limited to the text of the conventions. The hijacking of civil aircraft shall not be limited to threats or the use of force by an individual on board to obstruct, hijack, divert or otherwise affect the operation of the aircraft in flight. Hijackings of civilian aircraft include terrorist attacks (using aircraft), en-route or forced landings, civilian hostage-taking, and cyber-breaches of aircraft control systems.

The second part of the paper sets out the basic rules of jurisdiction and clarifies that when aircraft take off and operate international flights, several states may exercise jurisdiction over the aircraft. Priority is given to the jurisdiction of the State of registry, but if the aircraft is in the airspace of the State, the State concerned may exercise jurisdiction in certain situations on a territorial basis. Flights affecting flight safety may be subject to the jurisdiction of the State of landing, and persons who have committed hijackings may be subject to the criminal jurisdiction of their State of nationality or to the State at risk of hijacking.

The third part of the paper discusses all possible responses to help states and international organizations combat hijackings. The development of national response measures, national response measures, the role of ICAO in the fight against hijacking, the Institute for Self-Defense as a response to hijackings that threaten international peace and security, and the application of international repression and sanctions are discussed.