

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto

Viešosios teisės katedra

Laimono Petreikio,

Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės studijų šakos studento

Magistro darbas

Tarptautinis teisinis Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo vertinimas

International legal assessment of the landing of Ryanair flight 4978

Vadovas: lekt. dr. Julius Zaleskis

Recenzentė: doc. dr. Indrė Isokaitė-Valužė

Vilnius

2022

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame darbe analizuojamas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas pagal tarptautinę teisę, atskleidžiant faktines skrydžio nutupdymo aplinkybes, bei aptariant tarptautinės civilinės aviacijos teisinį reguliavimą. Darbe tarptautinės teisės kontekste kvalifikuojami konkretūs Baltarusijos valstybės ir jos pareigūnų veiksmai nutupdant orlaivį, taip pat analizuojama galima teisinė atsakomybė ir atsakomųjų priemonių taikymo teisėtumas.

Pagrindiniai žodžiai: orlaivio nutupdymas, Baltarusijos veiksmai, teisinė atsakomybė, atsakomosios priemonės, tarptautinė civilinės aviacijos teisė.

This paper analyzes the landing of Ryanair flight 4978 in accordance with international law, revealing the actual circumstances of the landing of the flight, and discusses the legal regulation of international civil aviation. In the context of international law, the work qualifies the specific actions of the Belarusian state and its officials in landing an aircraft, as well as analyzes the possible legal liability and the legality of retaliation.

Keywords: aircraft landing, actions of Belarus, legal liability, countermeasures, international civil aviation law.

TURINYS

ĮVADAS	4
1. FAKTINĖS RYANAIR SKRYDŽIO 4978 NUTUPDYMO APLINKYBĖS	9
1.1. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos vaidmuo išaiškinant incidento faktines aplinkybes.....	9
1.2. ICAO Tyrimo komandos nustatytos esminės Ryanair 4978 skrydžio incidento faktinės aplinkybės	10
2. AKTUALŪS TARPTAUTINIAI TEISĖS AKTAI	16
2.1. Čikagos konvencija	16
2.2. Monrealio konvencija.....	17
2.3. Romos Statutas	18
2.4. Jungtinių Tautų Chartija.....	20
3. BALTARUSIJOS VEIKSMŲ VERTINIMAS PAGAL TARPTAUTINĘ TEISĘ.....	22
3.1. Baltarusijos veiksmų (ne)teisėtumas Čikagos konvencijos kontekste	22
3.1.1. Valstybės suverenitetas oro erdvėje ir jo ribos	22
3.1.2. 3bis straipsnio b dalis – Valstybės teisė saugoti savo oro erdvę	22
3.1.3. 3bis straipsnio a dalis – draudimas valstybei naudoti jėgą.....	25
3.1.4. Baltarusijos piktnaudžiavimas civiline aviacija.....	27
3.2. Baltarusijos veiksmai Monrealio konvencijos kontekste	28
3.3. Baltarusijos veiksmai JT Chartijos kontekste.....	30
3.4. Baltarusijos veiksmai Romos Statuto kontekste	31
4. BALTARUSIJOS ATSAKOMYBĖ PAGAL TARPTAUTINĘ TEISĘ	33
4.1. Atsakomybė pagal Čikagos konvenciją.....	33
4.2. Atsakomybė pagal Monrealio konvenciją	36
4.3. Atsakomybė pagal JT Chartiją.....	39
4.4. Atsakomybė pagal Romos statutą	40
5. ATSAKOMOSIOS PRIEMONĖS IR JŲ TEISĖTUMAS	42
IŠVADOS	44
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	46
SANTRAUKA	51
SUMMARY	52

IVADAS

Nagrinėjamos temos aktualumas. Keliavimas civiliniais orlaiviais yra vienas saugiausių susisiekimo būdų pasaulyje. Tarptautinės oro transporto asociacijos duomenimis, kiekvienais metais fiksuojamas vis mažesnis skrydžių incidentų skaičius, o 2021 m. fiksuotas mažiausias incidentų skaičius per pastaruosius penkerius metus (IATA, 2021). Stabilų civilinės aviacijos saugumo didėjimą lėmė ne tik spartus technologijų tobulėjimas orlaivių gamybos ir skrydžių valdymo srityse, tačiau ir saugumo standartų kėlimas nuosekliai formuojant ir plėtojant tarptautinę civilinės aviacijos teisę.

Niekuo neišsiskiriantis civilinės aviacijos saugumo prasme turėjo būti ir 2021 m. gegužės 23 d. Ryanair oro linijų skrydis 4978. Orlaivis sėkmingai atlikęs skrydį pirmuoju maršrutu Vilnius – Atėnai, tą pačią dieną skrido atgaliniu maršrutu Atėnai – Vilnius. Skrendant Baltarusijos Respublikos oro erdve Vilniaus link, orlaivis netikėtai pakeitė savo įprastą skrydžio maršrutą ir nusileido Minsko oro uoste. Civilinėje aviacijoje maršrutų pakeitimai, nors nedažni, tačiau būna pakankamai įprasti dėl tam tikrų objektyvių priežasčių, tokių kaip staiga pasikeitusios oro sąlygos, orlaivio ar jo dalių gedimas, skubus pirmosios medicinos pagalbos poreikis skrydžio keleiviui ir kitos. Tačiau Ryanair oro linijų skrydžio 4978 orlaivio neplanuotas nusileidimas Minsko oro uoste dar tą pačią dieną sulaukė didžiulio tarptautinės bendruomenės dėmesio. To priežastis – Baltarusijos Respublikos institucijų tyčia perduota klaidinga informacija orlaivio įgulai apie orlaivyje esančią bombą ir orlaiviu skridusių gerai žinomų Baltarusijos opozicijos atstovų – informacinio kanalo „Nexta“ įkūrėjo Romano Protasevičiaus ir jo draugės Sofijos Sapegos - sulaikymas Minsko oro uoste. Tokius Baltarusijos Respublikos neteisėto¹ prezidento Aleksandro Lukašenkos kontroliuojamų institucijų veiksmus pasmerkė eilė valstybių ir tarptautinių bei regioninių organizacijų. Jungtinių Tautų generalinis sekretorius Antonio Guterresas išreiškė gilų susirūpinimą dėl priverstinio keleivinio lėktuvo nutupdymo Baltarusijoje ir po to sekusio Romano

¹ Autorius sąmoningai darbe vartoja neteisėto prezidento sąvoką Aleksandro Lukašenkos atžvilgiu, remdamasis Lietuvos Respublikos Seimo (Rezoliucija dėl padėties Baltarusijos Respublikoje..., 2020) ir Europos Parlamento (Resolution on the situation in Belarus..., 2020) rezoliucijomis dėl padėties Baltarusijos Respublikoje, kuriomis Aleksandras Lukašenka nepripažintas teisėtu Baltarusijos vadovu dėl tarptautiniu mastu neteisėtais pripažintų Baltarusijos prezidento rinkimų 2020 m.

Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymo bei ragino atlikti išsamų, skaidrų ir nepriklausomą šio nerimą keliančio incidento tyrimą (UN News, 2021).

Ryanair orlaivio priverstinis nutupdymas nėra pirmas toks įvykis tarptautinėje bendruomenėje. 2013 m. liepos 1 d. Bolivijos prezidento Evo Moraleso orlaivis, prezidentui skrendant iš rusijoje² surengtos dujas eksportuojančių valstybių konferencijos, buvo priverstas nusileisti Austrijoje, nes prezidento orlaiviui Ispanijos, Prancūzijos ir Italijos valstybės neleido kirsti jų oro erdvės. Kaip vėliau paaiškėjo, to priežastis buvo Jungtinių Amerikos Valstijų (toliau – JAV) specialiųjų tarnybų perduota klaidinga informacija oro erdvę uždariusioms valstybėms apie galimą Edwardo Snowdeno³ gabenimą Bolivijos prezidento orlaiviu iš rusijos į Lotynų Ameriką. Tuometinis Jungtinių Tautų generalinis sekretorius Ban Ki-moonas komentuodamas šį incidentą pabrėžė, kad svarbu užkirsti kelią tokių incidentų įvykimui ateityje, o valstybės vadovas ir jo orlaivis turi imunitetą tokių incidentų atžvilgiu (UN News, 2013).

Ryanair skrydžio 4978 incidentas sukėlė didžiulį ažiotažą ir teisinėje bendruomenėje. Tarptautinės teisės bendruomenė kėlė teisinius klausimus tiek diskusijų, tiek mokslinių darbų formate. Informacijos stoka apie incidento faktines aplinkybes lėmė skirtingus tiek valstybių ir tarptautinių organizacijų atstovų, tiek teisės mokslo doktrinos atstovų teisinius vertinimus. Dėl šių priežasčių ypatingai svarbu išanalizuoti oficialius įvykio faktines aplinkybes atskleidžiančius šaltinius, bei apžvelgti tuos tarptautinės teisės šaltinius, kurie aktualūs šiam incidentui. Ne mažiau svarbu remiantis tarptautine teise ir tarptautinės teisės mokslinė doktrina kvalifikuoti Aleksandro Lukašenkos režimo valdomos Baltarusijos Respublikos veiksmus, bei įvertinti, kokia atsakomybė galima už tokių veiksmų padarymą. Aktualus ir kai kurių valstybių ir tarptautinių ar regioninių organizacijų atsakomųjų veiksmų teisėtumo įvertinimas tarptautinės teisės požiūriu.

² Autorius sąmoningai darbe valstybės pavadinimą rašo mažąją raide, taip išreikšdamas savo pilietinę poziciją ir pasmerkdamas valstybės – agresorės vykdomus karo nusikaltimus ir tarptautinės teisės pažeidimus suverenoje ir laisvoje Ukrainos Respublikoje.

³ Edwardas Snowdenas – buvęs JAV nacionalinės saugumo agentūros darbuotojas, atskleidęs JAV valstybines paslaptis apie žvalgybos institucijų vykdomas globalias sekimo programas ir dėl šios priežasties pabėgęs į rusiją, kur jam buvo suteiktas politinis prieglobstis. 2022 m. rusijos autoritaro Vladimiro Putino iniciatyva jam suteikta rusijos pilietybė.

Darbo tikslas. Šio darbo tikslas yra tarptautinės teisės kontekste visapusiškai įvertinti Ryanair oro linijų 4978 skrydžio orlaivio nutupdymą Minsko oro uoste, kvalifikuojant Baltarusijos Respublikos veiksmus ir galimą atsakomybę už jų atlikimą.

Darbo uždaviniai. Siekiant pilnai įgyvendinti užsibrėžtą darbo tikslą, darbe išsikeliami įgyvendinti šiuos uždavinius: 1) šaltinių pagalba išanalizuoti pagrindines incidento faktines aplinkybes; 2) apžvelgti tarptautinės teisės šaltinius, reguliuojančius civilinės aviacijos saugumo užtikrinimą, kurie aktualūs šio incidento teisinei analizei; 3) išskirti esminius Baltarusijos Respublikos veiksmus, lėmusius šio incidento įvykimą bei juos kvalifikuoti tarptautinės teisės kontekste; 4) remiantis tarptautinės teisės šaltiniais ir moksline doktrina įvertinti galimą atsakomybę už Baltarusijos veiksmus; 5) Tarptautinės teisės požiūriu įvertinti valstybių ir tarptautinių organizacijų atsakomųjų priemonių teisėtumą.

Darbo objektas. Šio darbo objektas yra Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas. Darbo autorius apsiriboja orlaivio nutupdymo teisine analize tarptautinės teisės požiūriu, neanalizuodamas šio įvykio Europos Sąjungos teisės ar nacionalinės teisės aktų kontekste.

Tyrimo metodai. Šis darbas rengiamas naudojant sisteminį, teleologinį ir loginį metodus. Sisteminio metodo pagalba analizuojamos pagrindinės civilinę aviaciją ir jos saugumą reglamentuojančios konvencijos, jų vieta tarptautinės tarptautinėje teisėje ir ypatybės. Teleologinis metodas darbe naudojamas atskleidžiant tarptautinių konvencijų ir kitų tarptautinės teisės šaltinių pagrindinius tikslus ir siekius. Loginio metodo pagalba darbe analizuojamos Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo faktinės aplinkybės bei iki šiol Baltarusijos Respublikai pritaikyta (taikytina) atsakomybė pagal tarptautinę teisę, bei valstybių ar tarptautinių organizacijų pritaikytos atsakomosios priemonės ir jų teisėtumas.

Darbo originalumas. Lietuvos teisės doktrinoje darbų, kurie būtų iki šiol analizavę Ryanair skrydžio 4978 nutupdymą nėra. Taip pat nerasta darbų, kurie bendrai analizuotų orlaivio nutupdymą pagal tarptautinę teisę. Paminėtinas Smiltės Stankevičiūtės 2022 magistro darbas tema „Civilių orlaivių užgrobimas: valstybių atsako priemonės pagal tarptautinę teisę“, kuriame daugiau nagrinėti civilinių orlaivių užgrobimo ir valstybių atsako aspektai pagal tarptautinę teisę bei minimaliai nagrinėtas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas šiame kontekste. Lietuvos civilinės aviacijos administracinį teisinį reguliavimą analizavo Jekaterina Buržinskaja 2016 magistro darbe „Civilinės aviacijos administracinis teisinis reguliavimas“, kuriame tarptautinė oro teisė analizuota tik civilinės aviacijos administracinio teisinio reguliavimo ribose, nepaliekiant orlaivių nutupdymo ar kitokio pobūdžio incidentų. Užsienio teisės literatūroje randama daug daugiau mokslinių darbų, kuriuose tiesiogiai analizuojami Ryanair skrydžio 4978 tam tikrini aspektai tarptautinės teisės požiūriu. Iš jų paminėtini: Miles Jackson ir Antonios Tzanakopolous straipsnis „Aerial Incident of 23 May 2021: Belarus and the Ryanair Flight 4978, Tejas Sateesha Hinder ir Pooja V straipsnis „Threatening aviation safety: Case of study from the Ryanair flight 4978 incident“. Atkreiptinas dėmesys, kad užsienio teisės doktrinos darbai apsiriboja moksliniais straipsniais, kurie nagrinėja Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo tam tikrus teisinius aspektus. Šis darbas iš paminėtų išsiskiria tuo, kad jame visapusiškai ir kompleksiskai analizuojamas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas pagal tarptautinę teisę. Darbe neapsiribojama vien teisiniu vertinimu pagal tarptautinę civilinę aviaciją reguliuojančias konvencijas, tačiau analizuojami ir tarptautinės humanitarinės teisės aspektai.

Pagrindiniai šaltiniai. Darbe esminiu šaltiniu laikytinas International Civil Aviation Organisation fact-finding investigation Report of event involving Ryanair flight FR4978 in Belarus airspace on 23 may 2021. Darbe analizuojami pagrindiniai civilinę aviaciją ir jos saugumą reglamentuojantys tarptautiniai teisės aktai, tokie kaip 1944 Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1971 Konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1970 Konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu. Paminėtinas ir 1998 Tarptautinio Baudžiamojo Teismo Romos Statutas. Darbe remiamasi tarptautinės teisės moksline doktrina,

iš kurių atskiro paminėjimo verti užsienio tarptautinės teisės mokslininkų darbai, tokie kaip Miles Jackson ir Antonios Tzanakopolous straipsnis „Aerial Incident of 23 May 2021: Belarus and the Ryanair Flight 4978, Tejas Sateesha Hinder ir Pooja V straipsnis „Threatening aviation safety: Case of study from the Ryanair flight 4978 incident“.

1. FAKTINĖS RYANAIR SKRYDŽIO 4978 NUTUPDYMO APLINKYBĖS

2021 m. gegužės 23 d. Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo aplinkybės nebuvo visiškai aiškios tiek incidento dieną, tiek praėjus kuriam laikui po jo. Pasaulinė žiniasklaida, valstybės ir tarptautinės organizacijos, o galiausiai - ir akademinė bendruomenė incidento aplinkybes interpretavo skirtingai tiek fakto, tiek teisinių formuluočių prasme. Kai kurios žiniasklaidos priemonės incidentą nušvietė kaip valstybės remiamą orlaivio užgrobimą. „The New York Times“ įvykio dieną paskelbtoje publikacijoje teigiama, kad Baltarusijos neteisėtas prezidentas pasiuntė naikintuvą perimti Ryanair orlaivį ir nurodė orlaiviui leisti į Baltarusijos sostinę Minską, kur žinomas opozicijos žurnalistas buvo sulaikytas (The New York Times, 2021). Kai kurių tarptautinių organizacijų ir valstybių oficialiuose pareiškimuose incidentas apibūdintas skirtingai. Vienuose pareiškimuose incidentas įvardintas kaip priverstinis orlaivio nutupdymas (European Council Conclusions, 2021), kituose – kaip priverstinis orlaivio nukreipimas (Council of the EU Press release, 2021). Lietuvos Respublikos Vyriausybės pateiktoje oficialioje pozicijoje siūloma Minsko sprendimą priverstinai nutupdyti Ryanair orlaivį laikyti kaip valstybinį teroro aktą (My Government News, 2021). Skirtingų incidento aplinkybių interpretacijų neišvengė ir akademinė bendruomenė. Kai kuriuose moksliniuose straipsniuose taip pat laikytasi pozicijos, kad orlaivis buvo palydėtas į Minsko oro uostą Baltarusijos MiG-29 naikintuvais (Jackson *et al*, 2021). Suprantama, kad tiek tarptautinė žiniasklaida, tiek tarptautinė bei akademinė bendruomenė turėjo reaguoti į šį incidentą, o faktinės aplinkybės buvo žinomos tik iš tuo metu žiniasklaidai ir institucijoms prieinamos informacijos. Dėl šių priežasčių, svarbu išanalizuoti šio darbo rengimo metu esamą oficialią informaciją apie paaiškėjusias esmines skrydžio faktines aplinkybes.

1.1. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos vaidmuo išaiškinant incidento faktines aplinkybes

Iškart po incidento, valstybių ir tarptautinių organizacijų atstovai išreiškė būtinybę, kad incidento aplinkybės būtų ištirtos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) – specializuotos Jungtinių Tautų agentūros. 2021 m. gegužės 27 d. ICAO Tarybos 223-iojoje Sesijoje, išklausius ICAO generalinio sekretoriaus žodinės ataskaitos, valstybių – narių daugumos buvo nuspręsta, vadovaujantis 1944 m. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 55 straipsnio e punktu, atlikti faktinių aplinkybių tyrimą. Tokį savo sprendimą Taryba grindė svarba išaiškinti incidento aplinkybes ir nustatyti, ar buvo koks

nors Čikagos konvencijos pažeidimas. Vadovaujantis Tarybos sprendimu, ICAO generalinis sekretorius suformavo faktinių aplinkybių tyrimo komandą (toliau – tyrimo komanda), kuri buvo sudaryta iš skirtingas kompetencijas turinčių specialistų.

2022 m. sausio mėn. tyrimo komanda ICAO Tarybai pateikė parengtą ataskaitą (toliau – tarpinė ataskaita) apie Ryanair skrydžio 4978 aplinkybes. Tarpinė ataskaita atskleidė nemažai incidento faktinių aplinkybių, tačiau ne visas. ICAO Taryba įvertinusi ataskaitoje pateiktą informaciją ir tai, kad kai kurios su incidentu susijusios valstybės vis dar aktyviai renka informaciją apie incidentą, nusprendė tyrimą pratęsti. Tyrimo komanda pratęsusi tyrimą, gavo labai reikšmingos ir svarbios informacijos iš vieno esminių incidento dalyvių – Baltarusijos oro eismo kontrolieriaus, kuris buvo atsakingas už komunikaciją su orlaivio pilotais incidento metu. Oro eismo kontrolierius pabėgo iš Baltarusijos ir, gavęs politinį prieglobstį Lenkijos Respublikoje, davė žodinius parodymus bei garso įrašus apie incidento faktines aplinkybes.

2022 m. liepos mėn. tyrimo komanda ICAO Tarybai pateikė galutinę incidento faktinių aplinkybių ataskaitą (toliau – galutinė ataskaita). ICAO Taryba įvertinusi galutinę ataskaitą, konstatavo Baltarusijos tarptautinės civilinės aviacijos teisės pažeidimus ir nusprendė apie juos pranešti ICAO Asamblėjai, taip pat, esant poreikiui, perduoti informaciją Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui ir paskelbti visą informaciją viešai visai visuomenei.

1.2. ICAO Tyrimo komandos nustatytos esminės Ryanair 4978 skrydžio incidento faktinės aplinkybės

ICAO tyrimo komandos parengtos Ryanair skrydžio 4978 faktinių aplinkybių tarpinė, o vėliau ir galutinė ataskaitos yra esminis ir, autoriaus vertinimu, pagrindinis šaltinis atspiriant nuo nustatytų faktinių aplinkybių, kurių pagrindu galima daryti tolimesnius teisinius vertinimus tarptautinės teisės požiūriu. Ataskaitos patikimumu leidžia neabejoti kelios priežastys. Pirma, Incidento aplinkybes tyrė ICAO generalinio sekretoriato suformuota ekspertų komanda, sudaryta iš skirtingas aviacijos srities, jos valdymo, saugumo ir teisinio reguliavimo kompetencijas turinčių ekspertų. Antra, tyrimo komanda incidento aplinkybes tyrė ne tik vadovaudamasi eilės susijusių su incidentu valstybių (Baltarusijos, Bulgarijos, Vokietijos, Graikijos, Airijos, Lietuvos, Lenkijos, Rumunijos, Ukrainos, Jungtinės Karalystės, JAV) pateikta informacija, bet ir pati vykdoma į Baltarusiją ir kitas valstybes bei betarpiškai atlikdama interviu su incidentu susijusiais asmenimis. Toliau bus aptariamos esminės incidento

aplinkybės, kuriomis remiantis vėliau atliekamas teisinis vertinimas tarptautinės teisės požiūriu.

Pirma, viena esminių incidento aplinkybių laikytinas informacijos apie sprogmenis orlaivyje paskelbimas. Remiantis Baltarusijos institucijų pateikta versija, Baltarusijos aviacijos departamentas į savo bendrąją elektroninio pašto dėžutę gavo du elektroninius laiškus identišku tekstu: „Mes, Hamas kovotojai, reikalaujame, kad Izraelis nutrauktų ugnį Gazos Ruože. Mes reikalaujame, kad Europos Sąjunga nutrauktų savo paramą Izraeliui šiame kare. Mes žinome, kad Delphi Ekonomikos Forumo dalyviai grįžta namo gegužės 23 d. Ryanair skrydžiu FR4978. Orlaivyje buvo padėta bomba. Jeigu jūs nevykdysite mūsų reikalavimų, bomba susprogs gegužės 23 d. virš Vilniaus. Dievas yra Didis.“. Reikia pabrėžti, kad teroristinė organizacija Hamas dėl šio grasinimo atsakomybės neprisiėmė ir tokio turinio laiško siuntimą oro uostams, inter alia Minsko oro uostui, paneigė. Baltarusijos institucijų teigimu, pirmasis laiškas buvo gautas 2021 m. gegužės 23 d. 09:25 val. pasauliniu koordinuotuoju laiku (angl. *Coordinated Universal Time*, toliau – UTC), o antrasis – tos pačios dienos 09:56 val. UTC. Tyrimo komanda savo galutinėje ataskaitoje konstatavo, kad Lietuvos institucijų pagalba, gavus informaciją iš Šveicarijos (kurioje yra elektroninio pašto paslaugos teikėjų būstinė) nustatyta, kad Minsko oro uostas gavo tik antrąjį elektroninį laišką 09:56 val. UTC (ICAO, 2021). Pirmojo laiško gavimo 09:25 UTC tyrimo komanda negalėjo patvirtinti, kadangi Baltarusija nepateikė tai pagrindžiančių duomenų, kaip antai metaduomenys. Ši tyrimo komandos konstatuota aplinkybė yra labai svarbi, kadangi iš ataskaitos matyti, kad Minsko oro kontrolės centras apie bombos orlaivyje grėsmę orlaiviui pilotus pirmą kartą informavo tik 09:30 UTC, t. y., 26 minutes prieš Minsko oro uostui gaunant elektroninį laišką apie orlaivyje esančią bombą. Taigi, remiantis vien šia aplinkybe, galima daryti išvadą, kad Minsko oro uostas bei kitos Baltarusijos institucijos ir specialiosios tarnybos apie tokią „grėsmę“ „sužinojo“ kur kas anksčiau, nei turėjo pagal visą planą.

Antra, ne mažiau svarbia incidento faktine aplinkybe laikytinas orlaivio priverstinis maršruto pakeitimas ir jo nutupdymo procesas Minsko oro uoste. Netrukus po orlaivio nusileidimo Vilniaus oro uoste, žiniasklaidoje pasirodė informacija, kad orlaivis skridamas Baltarusijos oro erdve ir maršruto pakeitimo Minsko oro uosto link momentu buvo kur kas arčiau Vilniaus oro uosto, nei Minsko oro uosto. Taigi, kyla pagrįstas klausimas, kodėl orlaivis, kuriame galėjo būti bomba, nesilaikė savo įprastinio maršruto ir skrido kur kas ilgiau iki

Minsko oro uosto? ICAO tyrimo komanda šią aplinkybę taip pat visapusiškai ištyrė. Tam, kad suprasti toliau sekusius orlaivio pilotų veiksmus ir galutinį sprendimą leisti į Minsko oro uostą, reikia turėti omenyje, kad visas veiksmas Baltarusijos oro erdvėje vyko labai trumpai. Orlaiviui perskristi Baltarusijos oro erdvę nuo Ukrainos ir kirsti Lietuvos oro erdvę būtų užtekę vos 17 min. Akivaizdu, kad Baltarusijos oro kontrolės centras ir specialiosios tarnybos siekė, kad orlaivis apie sprogmenų grėsmę būtų informuotas tik kirtęs jų kontroliuojamą oro erdvę, ir per tą trumpą laiką siekė įtikinti orlaivį leisti Minsko oro uoste dar iki jam išskrendant iš Baltarusijos oro erdvės. Ataskaitoje nustatyta, kad orlaivis iš Ukrainos oro erdvės į Baltarusijos oro erdvę įskrido 09:30:25 UTC ir vos po 24 sekundžių orlaivio pilotams Baltarusijos oro kontrolės centro kontrolierius pranešė apie orlaivyje padėtą bombą (ICAO, 2021). Orlaivio pilotams nebuvo suteikta detali informacija apie tai, kas paskleidė šią informaciją, ar ji yra patikrinta ir logiška bei kada tokia informacija buvo gauta. Vos praėjus minūtei po pranešimo apie bombą, Baltarusijos oro kontrolės centras rekomendavo orlaivio pilotams leisti Minsko oro uoste. Tyrimo komanda konstatavo, kad tokiais atvejais Ryanair orlaivio pilotai turi iš esmės vadovautis savo oro linijų operacijų centro rekomendacijomis (ICAO, 2021). Orlaivio pilotai ne kartą prašė Minsko oro kontrolės centro susisiekti su jų oro linijų operacijų centru, tačiau, kaip ataskaitoje nustatė tyrimo komanda, Minsko oro kontrolės centras nei karto neužmezgė kontakto su Ryanair operacijų centru. Orlaivio pilotams nepavykus susisiekti su jų oro linijų operacijų centru ir gauti tiesiogines rekomendacijas dėl situacijos valdymo, kreipėsi į Baltarusijos oro kontrolės centrą su prašymu identifikuoti pavojaus lygį – žalias, geltonas, gintarinis ar raudonas. Oro kontrolės centras orlaivio pilotams perdavė, kad pavojaus lygis yra raudonas. Netrukus orlaivio pilotai paskelbė pavojaus signalą „MAYDAY“ ir pranešė oro kontrolės centrui, kad jų intencija yra leisti Minsko oro uoste. Kaip vėliau išsiaiškino tyrimo komanda, tokį sprendimą orlaivio pilotai priėmė pagrįstai. Autoriaus vertinimu, tai lėmė keletas priežasčių: 1) orlaivio pilotai neturėjo tiesioginio kontakto su savo oro linijų operacijų centru, todėl turėjo vadovautis savo instrukcija ir oro kontrolės centro rekomendacijomis; 2) Baltarusijos oro kontrolės centras, pranešdamas orlaivio pilotams apie bombos grėsmę, akcentavo, kad bomba bus susprogdinta virš Vilniaus, todėl orlaivio pilotai nenorėjo tuo rizikuoti; 3) orlaivio pilotai pasitikėjo Baltarusijos oro kontrolės centru, su kuriuo įprastai bendrauja kiekvieną kartą esant Baltarusijos oro erdvėje, nes oro kontrolės centrų veikla reguliuojama ne tik nacionalinių teisės aktų pagrindu, bet ir tarptautinėmis tvarkomis ir

instrukcijomis. Taigi, darytina išvada, kad orlaivis savo maršrutą pakeitė ir sprendimą leisti priėmė iš esmės sąmoningai suklaidintas Baltarusijos oro kontrolės centro.

Trečia, didelį ažiotažą sukėlusia incidento aplinkybe laikytinas Baltarusijos karinių orlaivių vaidmuo. Kaip jau minėta, iškart po incidento žiniasklaidoje buvo ištransliuota, kad Ryanair orlaivis priverstinai nutupdytas arba nukreiptas Baltarusijos karinių orlaivių pagalba. Iš to, kaip minėta, vėliau sekė ir valstybių ir tarptautinių organizacijų atstovų bei akademinės bendruomenės vertinimai. ICAO tyrimo komanda dar 2021 m. sausio mėn. savo tarpinėje ataskaitoje buvo pateikusi šios aplinkybės vertinimą. Kaip matyti ataskaitoje, iš tiesų, orlaiviui skrendant Baltarusijos oro erdve iš karinių aviacijos bazių buvo pakelti du Baltarusijos kariniai orlaiviai – sraigtasparnis Mil Mi-24 ir naikintuvas MIG-29. Ryanair orlaiviui artėjant prie Lietuvos oro erdvės, MIG-29 buvo priartėjęs prie orlaivio 55 kilometrų spinduliu. Tačiau, kaip konstatavo tyrimo komanda, apklausus orlaivio įgulą, nustatyta, kad Baltarusijos kariniai orlaiviai neturėjo jokio tiesioginio kontakto su Ryanair orlaiviu. Ryanair skrydžio 4978 įgulos teigimu, Baltarusijos kariniai orlaiviai nebandė užmegzti jokio radijo ryšio, įgula jų tiesiogiai nematė net ir radaruose. Internetinėje erdvėje buvo išplatinta Ryanair skrydžio keleivio telefonu daryta nuotrauka, kurioje matyti šalia orlaivio skrendantis naikintuvas. Tačiau, kaip vėliau išsiaiškino tyrimo komanda, nuotraukoje fiksuotas Lietuvos karinių oro pajėgų orlaivis, kuris lydėjo jau iš Minsko oro uosto atskridusį ir Lietuvos oro erdvę kirtusį Ryanair lėktuvą iki Vilniaus oro uosto. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad Baltarusijos Ryanair orlaivis nebuvo priverstinai nukreiptas į Minsko oro uostą dėl Baltarusijos karinių orlaivių intervencijos. Autoriaus vertinimu, kariniai orlaiviai buvo pakelti siekiant imituoti Baltarusijos specialiųjų tarnybų reakciją į pavojingą situaciją, tačiau kur kas labiau tikėtina versija, kad jie galėjo būti panaudoti Ryanair orlaivio pilotams nusprendus nekeisti maršruto Minsko oro uosto link.

Ketvirta, svarbu aptarti Baltarusijos opozicijos aktyvisto Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymą. Neilgai trukus, tarptautinė bendruomenė labai aiškiai įvertino, kad Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas Minsko oro uoste iš esmės buvo suorganizuotas dėl siekio sulaikyti šiuos du Aleksandro Lukašenkos režimo kritikus. Nepaisant to, kad būtent ši faktinė aplinkybė yra viso šio incidento pagrindinė priežastis, ICAO tyrimo komanda, nors ir skyrė dėmesio šios aplinkybės tyrimui, tačiau gana glaustai. Pirmiausia, reikia atkreipti dėmesį, kad Romanas Protasevičius ir Sofija Sapega dėl savo aktyvios opozicinės veiklos, ypač po protestų bangos

dėl neteisėtų Baltarusijos prezidento rinkimų, buvo priversti pabėgti iš savo gimtosios šalies. Jiems Lietuvos Respublika suteikė politinį prieglobstį. Nėra žinoma, ar Romanas ir Sofija prieš rinkdamiesi skrydį iš Atėnų į Vilnių, žinojo ir atkreipė dėmesį į tai, kad orlaivio maršrutas eis per Baltarusijos oro erdvę. Autoriaus vertinimu, opozicijos atstovai galėjo tai žinoti, tačiau net nenumanė, kad labai griežtai tarptautine teise reglamentuojamas keliavimas oru gali būti toks pavojingas, net ir skrendant per valstybės, iš kurios teko bėgti, oro erdvę. ICAO tyrimo komandos ataskaitoje, remiantis orlaivio įgulos ir keleivių parodymais, nustatyta, kad orlaivio įgulai pranešus apie maršruto pakeitimą Minsko oro uosto link dėl saugumo sumetimų, vienas iš keleivių atsistojo ir sušuko, kad negali leisti Minske, nes ten yra ieškomas ir jie jį nužudys (ICAO, 2021). ICAO tyrimo komanda nustatė, kad orlaiviui nusileidus Minsko oro uoste, po įlaipinimo skrydžiui į Vilnių, buvo pasigesta 5 keleivių, tarp jų ir Romano Protasevičiaus bei Sofijos Sapegos. ICAO tyrimo komandai apklausus Minsko oro uosto oro transporto saugumo pareigūnus, paaiškėjo, kad pareigūnai, neva, nusileidus orlaiviui užfiksavo, kad Romano ir Sofijos telefonai prisijungė prie viešojo Baltarusijos komunikacijos tinklo. Išlaipinus keleivius, pagal telefonu atsiųstą nuotrauką, Romanas buvo identifikuotas ir palydėtas į migracijos postą, kur patvirtinus jo tapatybę, jis kartu su Sofija buvo sulaikytas. ICAO tyrimo komandai paprašius Baltarusijos institucijų pateikti video kamerų įrašus, kuriuose būtų užfiksuotas Romano ir Sofijos sulaikymo procesas, tačiau, kaip ir buvo galima tikėtis, Baltarusijos institucijos vaizdo įrašų nepateikė, neva, dėl to, kad vaizdo įrašai automatiškai ištrinami kas 30 dienų iš saugyklos. Svarbu paminėti ir aplinkybę, kad nei vieno iš 5 Minske pasilikusių keleivių registruotas bagažas nebuvo aptiktas Vilniaus oro uoste. Akivaizdu, kad tų 5 keleivių bagažu pasirūpino Baltarusijos tarnybos. Ypač atkreiptinas dėmesys, kad žiniasklaidoje buvo pasirodę nuomonių, jog kiti trys su Romano ir Sofija likę keleiviai galėjo būti Baltarusijos arba rusijos žvalgybos tarnybų pareigūnai. Išanalizavus šias aplinkybes, galima teigti, kad Baltarusijos tarnybos buvo pasiruošusios Romano ir Sofijos sulaikymui, o vaizdo medžiaga, parodanti visą šį procesą, buvo sąmoningai nepateikiama tyrimo komandai. Kita vertus, stebėtina, kad Baltarusijos institucijos neslėpė fakto, kad šie asmenys, keliaujantys tarptautiniu skrydžiu, buvo sulaikyti.

Penkta, svarbu aptarti galimą Baltarusijos specialiųjų tarnybų vaidmenį incidento metu. Kaip ir dėl daugumos minėtų aplinkybių, tarptautinė žiniasklaida ir politiniai lyderiai gana drąsiai teigė, kad šis incidentas buvo suorganizuotas Baltarusijos valstybės saugumo komiteto

(toliau – KGB). ICAO tarpinėje ataskaitoje tai tiesiogiai patvirtinančių įrodymų nebuvo pateikta. Tačiau, galutinėje ICAO tyrimo komandos ataskaitoje šią aplinkybę atskleidė Lenkijos ir JAV pagalba suorganizuotas gyvas ICAO tyrimo komandos interviu su Baltarusijos oro kontrolės centro kontrolieriumi, komunikavusiu su Ryanair orlaivio pilotais viso skrydžio Baltarusijos oro erdvėje metu. Kontrolierius ICAO tyrimo komandai davė ne tik tikslius žodinius parodymus, tačiau ir pateikė garso įrašą, darytą oro kontrolės centre, kai buvo komunikuojama su Ryanair orlaivio pilotais. Iš kontrolieriaus parodymų nustatyta, kad prieš Ryanair orlaiviui kertant Baltarusijos oro erdvę, į oro kontrolės centrą atėjo jo tiesioginis paminos vadas su neidentifikuotu asmeniu. Viso komunikavimo su Ryanair orlaivio pilotais metu, neidentifikuotas asmuo tiesiogiai davė žodinius nurodymus kontrolieriui, kokią informaciją teikti pilotams. Minėtas asmuo nurodė kontrolieriui, kokią informaciją suteikti orlaivio pilotams dėl, neva, orlaivyje padėtos bombos. Dar daugiau, neidentifikuotas asmuo tiesiogiai davė žodinį nurodymą kontrolieriui pranešti orlaivio pilotams, kad pavojaus lygis vertinamas kodu raudona. Garso įrašė užfiksuota, kaip nenustatytas asmuo telefonu kalbėdamas aptaria, kokia yra situacija ir kokia informacija buvo perduota Ryanair orlaivio pilotams. Iš to galima daryti išvadą, kad šis neidentifikuotas asmuo galimai buvo Baltarusijos KGB pareigūnas, kuris buvo atsakingas už oro kontrolės centro komunikaciją su Ryanair orlaivio pilotais. Tokios nuomonės laikėsi ir pats parodymus davęs kontrolierius.

2. AKTUALŪS TARPTAUTINIAI TEISĖS AKTAI

2.1. Čikagos konvencija

Dar tebevykstant Antrajam pasauliniam karui, valstybės suprato, kad kartu su karo pramone sparčiai besivystančiai civilinei aviacijai reikalingas tarptautinis susitarimas, kuris apibrėžtų esminius civilinės aviacijos principus ir taisykles, kuriomis vadovaujantis būtų užtikrintas civilinės aviacijos saugumas ir sklandus vystymasis. 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, JAV susirinkusios 52 valstybės pasirašė Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, dar geriau žinomą kaip Čikagos konvenciją (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Atkreiptinas dėmesys, kad ši konvencija pakeitė iki tol galiojusias 1919 m. Oro navigacijos ir reguliavimo bei 1928 m. Komercinės aviacijos konvencijas. Šiuo metu 193 pasaulio valstybės yra šios konvencijos dalyvės, tarp kurių ir Lietuva, prie konvencijos prisijungusi 1992 m.

Teisės doktrinoje dar vadinama tarptautinės oro teisės *Magna Charta* (Valutyte et al, 2020), Čikagos konvencija neabejotinai yra vienas pagrindinių tarptautinės oro teisės šaltinių. Pabrėžtina, kad konvencija taikoma tik civiliniams orlaiviams, atibojant ją nuo valstybinių orlaivių, kuriuos konvencijos 3 straipsnis apibrėžia, kaip naudojamus kariuomenės, maito ir policijos tarnybose (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Viena vertus, konvencijoje įtvirtintas vienas pagrindinių tarptautinės civilinės aviacijos teisės principų – valstybės visiškai ir išimtinis suverenitetas virš jos teritorijos esančioje oro erdvėje. Tačiau, kita vertus, konvencijoje taip pat įtvirtintos ir teisės vykdyti nereguliuosius ir reguliuosius skrydžius kitų valstybių oro erdvėse, laikantis tam tikrų sąlygų. Konvencijoje taip pat įtvirtintas orlaivio registracijos principas, kuris reiškia, kad orlaivis priklauso tai valstybei, kurioje jis yra registruotas.

Čikagos konvencija reikšminga tarptautinei civilinei aviacijai ir tuo, kad būtent jos pagrindu 1947 m. įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija, kuri tais pačiais metais tapo viena iš Jungtinių Tautų specializuotų agentūrų. Ši tarptautinė organizacija iš esmės konvencijoje įtvirtintas taisykles ir principus įgyvendina praktikoje ir užtikrina jų laikymąsi. Konvencijoje nustatyti ICAO tikslai ir uždaviniai, kuriuos apibendrinus, galima išskirti pagrindinį – užtikrinti darnų ir saugų tarptautinės civilinės aviacijos vystymąsi ir augimą. Konvencijoje įtvirtinti du pagrindiniai ICAO organai – Asamblėja ir Taryba bei jų pagrindinės funkcijos ir įgaliojimai. Negalima nepaminėti ir dar vieno didžiulio ICAO nuopelno –

tarptautinio pobūdžio teisinių instrumentų sukūrimo kovai su nusikaltimais civilinei aviacijai. Būtent ICAO iniciatyva ir pastangomis buvo priimtose trys reikšmingos konvencijos: 1963 m. Tokijo Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose (toliau – Tokijo konvencija) , 1970 m. Hagos konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu (toliau - Hagos konvencija) ir 1971 m. Monrealio konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą (toliau – Monrealio konvencija).

Konvencija per ilgus savo gyvavimo metus buvo ne kartą papildyta pataisomis, iš kurių paminėtina 1984 m. pataisos dėka atsiradęs konvencijos 3bis straipsnis, kuriame numatytas draudimas valstybėms naudoti jėgą prieš civilinius orlaivius, kuri sukeltų pavojų keleivių gyvybėms ir orlaivio saugumui. Konvencija taip pat papildyta priedais, kuriuose detaliau reglamentuotos visos civilinės aviacijos sritys.

Čikagos konvencija Ryanair 4978 skrydžio teisiniui vertinimui yra neabejotinai svarbi. Kaip jau minėta, būtent šios konvencijos nuostatų pagrindu ICAO atliko Ryanair skrydžio 4978 faktinių aplinkybių tyrimą, kurio pagrindu galima vertinti, ar už incidento sukėlimą atsakinga valstybė nepažeidė šios konvencijos nuostatų.

2.2. Monrealio konvencija

Sparčiai vystantis civilinei aviacijai ir didėjant jos prieinamumui, sparčiai augo orlaivio užgrobimo ir kitokio pobūdžio nusikaltimų skaičius. ICAO siekdama užkirsti tam kelią, 1963 m. priėmė Tokijo konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose. Nepaisant to, kad Tokijo konvencija atliepė į tuo metu opią nusikaltimų orlaiviuose problemą, tačiau nebuvo iki galo veiksminga dėl ekstradicijos, baudžiamojo persekiojimo ir kriminalizavimo instrumentų trūkumo. Reaguojant į šiuos trūkumus, 1970 m. priimta Hagos konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu. Hagos konvencija minėtus Tokijo konvencijos trūkumus papildė, tačiau apsiribojo orlaivio pagrobimu, kai tuo metu nusikaltimų pobūdžio spektras buvo kur kas platesnis.

1971 m. ICAO iniciatyva Monrealyje surengtoje diplomatinėje konferencijoje dėl oro teisės pasirašyta Konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, arba dar vadinama – Monrealio konvencija. Monrealio konvencija minėtas Tokijo ir Hagos konvencijas papildė naujais tarptautiniais nusikaltimais. Konvencijos 1 straipsnio 1 punkte nusikaltimais

laikomi: a) smurto pavartojimas prieš asmenį, skrendantį orlaiviu; b) eksploatuojamo orlaivio sunaikinimas arba sugadinimas; c) įtaiso ar medžiagos įdėjimas į orlaivį, kuris gali orlaivį sunaikinti; d) oro navigacijos įrengimų sunaikinimas arba trukdymas juos eksploatuoti; e) žinoma melagingos žinios pranešimas, tuo sukeliant pavojų orlaivio saugiam skrydžiui (Monrealio konvencija, 1971). Konvencijos 2 straipsnyje nusikaltimui prilyginamas ir kėsintis atlikti minėtus veiksmus, bei bendrininkavimas juos atliekant (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). Svarbu paminėti ir tai, kad Monrealio konvencija ne tik atkartoja Tokijo ir Hagos konvencijoje įvestą orlaivio skrydžio sąvoką, bet ją papildo ir orlaivio eksploatacijos sąvoka, kuri apima ne tik momentą nuo orlaivio durų uždarymo iki jų atidarymo, bet ir aptarnaujančio žemėje personalo arba įgulos pasiruošimą prieš skrydį. Tokiu būdu, bet kokio iš minėtų veiksmų atlikimas orlaiviui dar esant ant žemės ir atliekant pasiruošimą skrydžiui, laikomas nusikaltimu.

Monrealio konvencijos dėka tarptautinių nusikaltimų sąrašas civilinei aviacijai reikšmingai išplėstas, lyginant su orlaivio užgrobimu, bei daug labiau konkretizuotas. Atkreiptinas dėmesys, kad iki Monrealio konvencijos, tarptautiniais nusikaltimais laikyti tik tokie veiksmai, kurie atliekami tiesiogiai orlaivio viduje. Monrealio konvencijoje pirmą kartą tarptautiniu nusikaltimu pripažintas ir netiesioginis veiksmas, arba veiksmas, kuris nebūtinai turi būti atliktas pačiame orlaivyje – tai žinoma melagingos žinios paskleidimas, kuris sukelia pavojų orlaivio saugumui. Galiausiai, reikėtų pastebėti, kad Monrealio konvencija, nors ir atkartoja daugelį iki tol priimtose konvencijose minėtų teisinių instrumentų (kaip pvz. ekstradicija), tačiau nepaisant to, jai įsigaliojus, ji nepanaikino prieš tai priimtų Tokijo ir Hagos konvencijų, o tik jas papildė.

2.3. Romos Statutas

Po Antrojo pasaulinio karo tarptautinė bendruomenė, siekdama užkirsti kelią žiaurumų prieš žmoniją pasikartojimui, ėmėsi kurti ir plėtoti tarptautinę humanitarinę teisę. Inicijatyvos ėmėsi Jungtinės Tautos, kurios iniciatyva priimtos 1948 m. Visuotinė žmogaus teisių deklaracija ir 1948 m. Konvencija dėl kelio užkirtimo genocido nusikaltimui ir baudimo už jį, dar geriau žinoma kaip Genocido konvencija. Tais pačiais metais ant Jungtinių Tautų Generalinės Asamblėjos stalo gulėjo ir dar vienas žmogaus teisių projektas – tarptautinio baudžiamojo teismo įsteigimas. Tačiau pasiūlymas steigti tarptautinį baudžiamąjį teismą anuomet pasirodė

per daug kontraversiškas ir tik po beveik 50 metų sugebėta priimti 1998 m. Tarptautinio Baudžiamojo Teismo Romos Statutą (toliau – Romos Statutas) (Lee, 1999).

Romos Statutu įsteigtas Tarptautinis Baudžiamasis Teismas Hagoje (toliau – TBT), numatyta jo kompetencija bei jurisdikcija. Turint galvoje, kad tarptautinė teisė iš esmės yra paremta suverenių valstybių susitarimu, kyla klausimas, ar tokio tarptautinio teismo egzistavimas nesikerta su valstybių nacionaline jurisdikcija? Reikia pabrėžti, kad Romos Statute TBT veikla yra stipriai apribota labai siaura jurisdikcija. Romos Statuto 5 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad Teismo jurisdikcijai priklauso tik labai sunkūs, visą tarptautinę bendriją verčiantys susirūpinti nusikaltimai (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas..., 1998). Taigi, TBT nesiims tirti paprastų nusikaltimų, tokių kaip antai vagystė ar sukčiavimas. Tame pačiame punkte konkretizuota, kad teismo jurisdikcijai priklauso genocido nusikaltimai, nusikaltimai žmoniškumui, karo nusikaltimai ir agresijos nusikaltimas (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas, 1998). Svarbu ir tai, kad Romos Statute *expressis verbis* nurodytas visas nusikaltimų sąrašas, taigi net ir tuo atveju, jei nusikaltimas laikytinas labai sunkiu ir visą tarptautinę bendruomenę verčiančiu susirūpinti, jis turi labai aiškiai atitikti kurį nors iš viso nusikaltimų sąrašo esantį nusikaltimo apibrėžimą. Kitaip tariant, labai preciziškai taikomas Romos Statute įtvirtintas *nullum crimen sine lege* principas. Atkreiptinas dėmesys, kad TBT jurisdikcija privaloma Statuto valstybėms – kontrahentėms ir toms valstybėms, kurios savo pareiškimu pripažįsta jurisdikciją *ad hoc*.

Absoliuti dauguma valstybių savo nacionalinėje teisėje yra kriminalizavę šiuos minėtus nusikaltimus. Todėl būtina atsakyti į klausimą, kaip tokiu atveju TBT jurisdikcija koegzistuoja su valstybių nacionalinėmis jurisdikcijomis? Teisės doktrinoje TBT jurisdikcijos santykis su valstybių nacionalinėmis jurisdikcijomis aiškinamas jurisdikcijos papildymo principo įtvirtinimu Romos Statute. Papildymo principas paminėtas Romos Statuto preambulės 10 dalyje, pabrėžiant, kad TBT papildo nacionalinę baudžiamąją jurisdikciją, bei Statuto 1 straipsnyje (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas, 1998). Statuto 17 straipsnyje iš esmės apibrėžta papildymo principo samprata – TBT įsikiša tik tuo atveju, kai valstybių teismai negali arba nenori ir vengia išnagrinėti baudžiamąją bylą bei įvykdyti teisingumą (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas, 1998). Jurisdikcijos papildymo principas teisės doktrinoje suprantamas kaip nacionalinių teismų ir TBT jurisdikcijos kompromisas, kai tarptautinė teismo institucija suteikia pirmenybę nacionaliniams teismams iširti tokio

pobūdžio nusikaltimus ir įvykdyti teisingumą, tačiau išlieka aktyvi nacionalinių procesų stebėtoja (Vaišvilienė, 2012).

Romos Statute nustatyti TBT įgaliojimai ir funkcijos bei darbo tvarka. Taip pat įtvirtintos visų bylos stadijų organizavimo ir vykdymo tvarkos. Statute *expressis verbis* numatytos bausmės.

2.4. Jungtinių Tautų Chartija

Po Antrojo pasaulinio karo valstybės siekė užkirsti kelią ateities karams ir palaikyti tarptautinę taiką ir saugumą. Šiam tikslui valstybės priėmė 1945 m. Jungtinių Tautų Chartiją, kuria įsteigta tarptautinė organizacija Jungtinės Tautos (toliau – JT). Chartijos 1 straipsnyje įtvirtinti pagrindiniai JT tikslai: 1) palaikyti tarptautinę taiką bei saugumą; 2) plėtoti draugiškus tautų santykius; 3) įgyvendinti tarptautinį bendradarbiavimą sprendžiant ekonominio, socialinio, kultūrinio ir humanitarinio pobūdžio tarptautines problemas (Jungtinių Tautų Chartija, 1945). Chartijos 2 straipsnyje įtvirtinti pagrindiniai principai: 1) narių suverenios lygybės principas; 2) priimtų įsipareigojimų vykdymo principas 3) taikaus ginčų sprendimo principas; 4) jėgos nenaudojimo principas; 5) visokeriopos pagalbos principas; 6) nesikišimo į valstybių vidaus reikalus principas. Nors tarptautinėje teisėje nėra įtvirtinta tarptautinių teisės aktų hierarchija, tačiau JT Chartiją, galima laikyti viena svarbiausių tarptautinių sutarčių. Chartijos 103 straipsnyje numatyta JT narių įsipareigojimų pirmenybė Chartijai kitų tarptautinių sutarčių įsipareigojimų atžvilgiu (Jungtinių Tautų Chartija, 1945).

Chartijoje įtvirtinti pagrindiniai JT organai bei jų įgaliojimai ir funkcijos. Svarbiausiu organu laikoma Saugumo Taryba, kuriai patikėta pagrindinė JT funkcija – tarptautinės taikos ir saugumo palaikymas. Saugumo Tarybą sudaro 15 narių, iš kurių 5 nuolatinės narės (JAV, Prancūzija, Jungtinė Karalystė, Kinija ir rusija) ir 10 nenuolatinių narių. Saugumo Taryboje sprendimai priimami devynių Tarybos narių balsų dauguma, tačiau, kad sprendimas būtų priimtas – turi balsuoti visos nuolatinės narės. Kitaip tariant – nuolatinėms narėms Chartijos 27 straipsnio 3 dalimi suteikta *veto* teisė. Saugumo Taryba savo pagrindinę tarptautinės taikos ir saugumo palaikymo funkciją įgyvendina Chartijos jai suteiktų plačių įgaliojimų pagalba. Siekdama užtikrinti tarptautinę taiką ir saugumą, Saugumo Taryba gali tirti su tuo susijusias problemas, siekti taikaus ginčo išsprendimo. Nepavykus ginčo išspręsti taikiai, Saugumo

Taryba gali imtis įvairaus pobūdžio sankcijų įvedimo, kaip pvz. ginklų embargas, kelionių draudimas, finansinių išteklių užšaldymas ir kitos. Saugumo Tarybos galioje yra įvesti taikos palaikymo misijas, pasitelkus ginkluotas pajėgas. Kita vertus, Saugumo Taryba neretai savo tikslų nepasiekia dėl nuolatinių narių panaudojamos *veto* teisės. Dėl šios priežasties, Saugumo Tarybos vaidmuo supanašėjo su Generalinės Asamblėjos vaidmeniu – būti pasaulio platforma, kurioje galima atkreipti dėmesį į tam tikras aktualias problemas.

Vienas iš JT organų – Tarptautinis Teisingumo Teismas (toliau – TTT) yra pagrindinė tarptautinė teisminė institucija. Jungtinių Tautų Chartijos sudedamąja dalimi yra TTT Statutas (Chartijos 92 straipsnis). Teismas nagrinėja valstybių ginčus dėl tarptautinių sutarčių aiškinimo, tarptautinės teisės klausimo išsprendimo, pripažinimo tam tikrą valstybės veiksmą ar faktą tarptautinės teisės pažeidimu ar reparacijų skyrimą už pažeidimus dydžio (TTT Statuto 36 straipsnis). TTT taip pat JT organams ir kitoms JT institucijoms bei specializuotoms agentūroms teikia konsultacines išvadas bet kokių teisės klausimu (TTT Statuto 96 straipsnio 1 dalis). Tačiau ne mažiau reikšmingas TTT vaidmuo yra tarptautinės teisės principų ir sąvokų aiškinimas bei kodifikavimas, plėtojant savo jurisprudenciją, pavyzdžiui, tarptautinėje jūrų teisėje.

3. BALTARUSIJOS VEIKSMŲ VERTINIMAS PAGAL TARPTAUTINĘ TEISĘ

3.1. Baltarusijos veikslių (ne)teisėtumas Čikagos konvencijos kontekste

Čikagos konvencija Ryanair 4978 skrydžio teisiniui vertinimui yra labai reikšminga ir aktuali. Svarbu teisiškai įvertinti, ar Baltarusijos veiksmai orlaivio, skrendančio jos oro erdve, atžvilgiu buvo teisėtai pagrįsti pagal konvencijos nuostatas. Taip pat svarbu išsiaiškinti, ar Baltarusija nepažeidė tam tikrų konvencijoje netiesiogiai įtvirtintų valstybės suvereniteto oro erdvėje ribojimų.

3.1.1. Valstybės suverenitetas oro erdvėje ir jo ribos

Baltarusija, kaip ir kiekviena valstybė, Čikagos konvencijos 1 straipsnio pagrindu turi suverenitetą virš savo teritorijos esančioje oro erdvėje (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Šią nuostatą reikėtų suprasti kaip valstybės visišką ir išimtinę teisę neįsileisti į savo oro erdvę kitos valstybės orlaivio. Konvencijos 6 straipsnyje numatyta galimybė reguliarius tarptautinius skrydžius vykdančioms orlaiviams kirsti valstybės oro erdvę pagal specialų susitarimą arba kitokį valstybės leidimą, laikantis susitarimo ir leidimo sąlygų (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Anot Chrystel Erotokritou, kitais žodžiais ši nuostata reiškia, kad visų valstybių oro erdvė yra uždaryta *de iure* iki tol kol valstybė nuspręs ją atidaryti *de facto* (Erotokritou, 2012). Akivaizdu, kad absoliuti dauguma valstybių yra ekonomiškai suinteresuotos leisti kitos valstybės orlaiviams naudotis savo oro erdve. Tarptautinėje oro teisėje leidimas kirsti valstybės oro erdvę įprastai reglamentuojamas daugiašalėmis (pvz. 1944 m. Tarptautinis oro susiekimo paslaugų tranzito susitarimas, kurį yra ratifikavusios 134 valstybės) arba dvišalėmis sutartimis. Ryanair skrydžio 4978 atveju galima konstatuoti, kad orlaivis Baltarusijos oro erdve naudojosi teisėtai bei nepažeisdamas Baltarusijos suvereniteto oro erdvėje, kadangi vykdė reguliarių tarptautinių skrydžių ir turėjo Baltarusijos leidimą kirsti jos oro erdvę.

3.1.2. 3bis straipsnio b dalis – Valstybės teisė saugoti savo oro erdvę

Ryanair skrydžio 4978 teisiniui vertinimui aktualus 1984 m. priimtas protokolai dėl Čikagos konvencijos pataisos, kuria konvencija papildyta 3bis straipsniu. Ši pataisa atsirado po 1983

m. aviakatastrofos, nusinešusios 269 keleivių gyvybes, kai Korėjos oro linijų orlaivis, skridęs maršrutu Niujorkas (JAV) – Seulas (Pietų Korėja), buvo numuštas sovietų naikintuvų, nes dėl navigacijos klaidos nukrypo nuo maršruto ir įskrido į draudžiamą ir tuometinės Sovietų Sąjungos kontroliuojamą Kamčiatkos pusiasalio oro erdvę. Papildomu straipsniu siekta *expressis verbis* drausti valstybėms ginklų naudojimą prieš civilinius orlaivius ir nustatyti tvarką, kaip valstybės turėtų reaguoti į potencialiai pavojų keliančius orlaivius, įskridusius į jų oro erdvę.

Čikagos konvencijos 3bis straipsnio b dalyje nurodyta, kad susitariančiosios valstybės pripažįsta, jog kiekviena valstybė, įgyvendindama savo suverenitetą, turi teisę reikalauti, kad civilinis orlaivis, skrendantis virš jos teritorijos, nusileistų kuriame nors priskirtame oro uoste, jei: 1) orlaivis skrenda be leidimo, 2) yra pagrindo konstatuoti, kad orlaivis naudojamas ne pagal konvencijoje numatytus tikslus (Protocol relating to an amendment..., 1984). Pirmasis 3bis straipsnio b dalies pagrindas Ryanair orlaivio atveju yra neaktualus ir netaikytinas, kadangi orlaivis, kaip minėta, Baltarusijos oro erdve skrido teisėtai.

Teisiškai vertinant antrąjį pagrindą – orlaivio naudojimą ne pagal konvencijoje numatytus tikslus, reikalinga atsižvelgti į du aspektus. Pirma, ar Ryanair orlaivis, kuris galimai skrenda su viduje esančia bomba, gali būti kvalifikuojamas kaip naudojamas ne pagal konvencijoje numatytus tikslus. Antra, ar Baltarusija, žinodama tokia informaciją, turi pagrindo konstatuoti tai ir reikalauti orlaivio nutūpti. Miles Jackson ir Antonios Tzanakopoulos vertinimu, jei orlaivyje iš tiesų būtų buvusi bomba, Ryanair orlaivis galėtų būti kvalifikuojamas kaip naudojamas ne pagal konvencijos tikslus, o Baltarusija turėtų pagrindą tai konstatuoti ir reikalauti orlaivio nutūpti (Jackson *et al*, 2021). Iš ICAO tyrimo komandos parengtos ataskaitos žinomos kelios svarbios aplinkybės: 1) orlaivyje nebuvo jokios bombos; 2) Baltarusija informaciją apie bombą paskleidė sąmoningai melagingai. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad Ryanair orlaivis buvo naudojamas pagal konvencijos tikslus, o Baltarusija neturėjo jokio pagrindo konstatuoti, kad buvo atvirkščiai.

Doktrinoje, minėtos nuostatos kontekste, analizuojamas ir dar vienas aspektas – ar nusikaltėlio (ar net teroristo) skraidinimas orlaiviu galėtų būti kvalifikuojamas kaip orlaivio naudojimas ne pagal konvencijos tikslus ir pakankamas pagrindas Baltarusijai reikalauti orlaivio nutūpti (Sateesha Hinder *et al*, 2021). Pažymėtina, kad Baltarusija Romaną

Protasevičių dėl jo opozicinės veiklos įtraukė į teroristų sąrašą ir jam dėl to grėsė 15 metų kalėjimo. Autoriaus vertinimu, Baltarusija negalėtų reikalauti jos oro erdve skrendančio Ryanair orlaivio nusileisti vien dėl to, kad jame skrenda Baltarusijos teroristu laikomas Romanas Protasevičius. Pirma, nepaisant to, kad Baltarusija savo oro erdvėje turi visišką suverenitetą, Ryanair orlaivis jos oro erdve skrido nepažeisdamas Čikagos konvencijos 6 straipsnio, taigi Baltarusija savo suverenitetą apribojo orlaivio atžvilgiu. Antra, orlaivis vykdė reguliarių tarptautinių skrydžių, pagal kurio planą, orlaivis turėjo tik pasinaudoti Baltarusijos oro tranzitu, kad perskristų valstybę, joje net nenutūpdamas. Trečia, pagal Čikagos konvencijos 17 straipsnį, Ryanair orlaivio registracijos valstybe laikoma Lenkija, todėl orlaiviui, net ir skrendančiam Baltarusijos oro erdve, taikytina Lenkijos jurisdikcija. Ketvirta, būtina vertinti patį kontekstą, t.y. atsižvelgti į tai, kad jei asmuo už savo opozicinę veiklą yra laikomas valstybės, kurios valdžią kritikuoja, teroristu, tai nereiškia, kad jis teroristu laikytinas pagal tarptautinę teisę. Doktrinoje konstatuota, kad nors tarptautinės teisės aktuose nėra aiškaus terorizmo apibrėžimo ir kriterijų, tačiau iš tarptautinių sutarčių ir rezoliucijų visumos galima teigti, kad būtinas terorizmo apibrėžties elementas – sunkūs veikos padariniai - leidžia teroristinius išpuolius atskirti nuo kitų veikų, kaip antai, nuo teisėtų protestų prieš konkrečios vyriausybės sprendimus, kurių metu padaroma nedidelė žala valstybei (Vasiliauskienė, 2013). Iš dalies sutiktina ir su pozicija, kad vien nusikaltėlio ar teroristo buvimo orlaivyje kvalifikavimas kaip orlaivio naudojimas nesuderinamas su Konvencijos tikslais, prasilenktų su 3bis straipsnio b dalies samprata ir tikslu (Sateesha Hinder *et al*, 2021). Visgi, autoriaus vertinimu, svarbu atskirti asmens, kuris laikomas nusikaltėliu ar teroristu, buvimą orlaivyje, nekeliant orlaiviui pavojaus, nuo aplinkybės, kai yra pagrindo manyti, jog asmuo orlaivyje gali padaryti nusikaltimą ar teroristinį aktą. Romano Protasevičiaus atveju minėta aplinkybė neaktuali, kadangi ICAO ataskaitoje konstatuota, kad nėra jokio faktinio pagrindo teigti, jog Romanas savo veiksmais kėlė pavojų orlaivio, jo įgulos ar keleivių saugumui (ICAO, 2022).

3.1.3. 3bis straipsnio a dalis – draudimas valstybei naudoti jėgą

Kaip jau minėta, netrukus po Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo, žiniasklaidoje pasirodė daug antraščių, kurios teigė, kad Ryanair orlaivis buvo perimtas Baltarusijos naikintuvo ir jėga nutupdytas Minsko oro uoste. Po to sekė ir teisės doktrinos atstovų vertinimai, ar tokie Baltarusijos veiksmai (jei jie pasitvirtintų⁴) šiurkščiai nepažeidžia Čikagos konvencijos 3bis straipsnio a dalies. Autoriaus vertinimu, tikslinga ne tik atsakyti į šį klausimą, tačiau ir išanalizuoti 3bis straipsnio a dalies sampratą ir problematiką.

Čikagos konvencijos 3bis straipsnio a dalyje nurodyta, jog susitarančiosios valstybės pripažįsta, kad kiekviena valstybė turi susilaikyti nuo ginklų panaudojimo prieš skrendančius civilinius orlaivius ir kad orlaivio perėmimo atveju neturi kilti pavojaus orlaivyje esančių asmenų gyvybėms ir orlaivio saugumui (Protocol relating to an amendment..., 1984). Ten pat nurodyta, kad ši nuostata neturėtų būti interpretuota kaip kokiu nors būdu keičianti valstybių teises ir pareigas, nustatytas JT Chartijoje (Protocol relating to an amendment..., 1984).

Minėtoje nuostatoje įvardijama, kad kiekviena valstybė turi susilaikyti nuo ginklų panaudojimo prieš skrendančius orlaivius. Tačiau nėra iki galo aišku, kaip reikėtų suprasti šios nuostatos adresavimą kiekvienai valstybei. Analizuojant sistemiškai kitas Čikagos konvencijos nuostatas, galima pastebėti, kad absoliučioje daugumoje nuostatų *expressis verbis* įvardijama susitariančioji valstybė, kitaip tariant, nuostatos adresuojamos valstybei – konvencijos dalyvei. Čikagos konvencijos 3bis straipsnio a dalyje pareiga kiekvienai valstybei susilaikyti nuo ginklų panaudojimo išeina už Čikagos konvencijos valstybių – dalyvių ribų. Kitaip tariant, pareiga susilaikyti nuo ginklo panaudojimo taikoma *erga omnes* net ir valstybėms, kurios nėra Konvencijos dalyvės. Atkreiptinas dėmesys, kad Konvencijos 1 straipsnyje valstybės suvereniteto oro erdvėje nuostata taip pat taikytina *erga omnes*. Manytina, kad Konvencijos 3bis straipsnio *erga omnes* taikymo pobūdis išplaukia iš tiesiogiai pačioje nuostatoje pateiktos nuorodos į JT Chartijos įsipareigojimus. Tarptautinės teisės doktrinoje laikomasi pozicijos, kad 3bis straipsnyje atkartotas JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalyje įtvirtintas draudimas naudoti jėgą ar grasinti ja (Jackson *et al*, 2021). Taip pat laikomasi pozicijos, kad 3bis straipsnyje pateikta

⁴ Reikia turėti mintyje, kad teisės doktrinos atstovai teikdami savo vertinimus dėl galimo Baltarusijos naikintuvų panaudojimo nutupdant orlaivį, rėmėsi tuo metu iš viešųjų šaltinių prieinama informacija. Daugelis atstovų prieš pateikdami savo vertinimus įspėjo, kad faktinės aplinkybės vis dar nėra visiškai aiškios naikintuvų panaudojimo klausimu.

nuoroda į JT Chartijos 51 straipsnį (teisę į savigyną) ir Saugumo Tarybos Rezoliucijas Nr. 1368 bei Nr. 1373 (teisę imtis saviginos atsakant į teroristinį aktą) (Sateesha Hinder *et al*, 2021). Viena vertus, pastebėtina, kad Čikagos konvencijos dalyvėmis yra 193 valstybės, kas iš esmės, savaime reiškia jos universalų pobūdį. Kita vertus, reikia turėti omenyje, kad tarptautinėje bendruomenėje atsiranda naujos valstybės, kurios gali ir nebūti Konvencijos dalyvėmis, tačiau jos neišvengs 3bis straipsnyje numatytos pareigos susilaikyti nuo ginklų naudojimo prieš civilinius orlaivius dėl savo *erga omnes* pobūdžio ir dėl to, kad tai išplaukia iš pamatinių JT Chartijoje nustatytų principų ir pareigų.

Čikagos konvencijos 3bis straipsnio a dalyje įtvirtintos dvi pareigos: 1) susilaikyti nuo ginklų panaudojimo prieš civilinius orlaivius ir 2) orlaivio perėmimo metu nekelti pavojaus orlaivyje esančių asmenų gyvybėms ir orlaivio saugumui. Šios dvi pareigos vienoje nuostatoje įtvirtintos neatsitiktinai. Pirmojoje *expressis verbis* įtvirtintas susilaikymas nuo ginklų panaudojimo. Lingvistiškai analizuojant visą 3bis straipsnio a dalį, galima daryti išvadą, kad sąmoningai apsiribota susilaikymu nuo ginklo panaudojimo, kadangi valstybei nėra draudžiama panaudoti karinius orlaivius civilinio orlaivio perėmimui. Ginklų panaudojimas šios nuostatos kontekste suprantamas kaip iš oro gynybos sistemų ar naikintuvų paleidžiamos raketos ir kiti ginklai. Antroji šios nuostatos dalis susijusi su orlaivio perėmimo procesu. Nepaisant to, kad Čikagos konvencija nedraudžia valstybei panaudoti naikintuvų orlaivio perėmimui, orlaivio perėmimas turi vykti taip pat pagal tarptautiniu mastu nustatytas taisykles. Orlaivio perėmimas reglamentuotas Čikagos konvencijos 2 priede, kuriame apibrėžtos oro taisyklės (Annex 2 to the Convention..., 2005). Konvencijos 2 priede nustatyti civilinio orlaivio perėmimo principai, kuriais turi vadovautis valstybės, tobulindamos savo nacionalinius reglamentus ir direktyvas: 1) civilinio orlaivio perėmimas vykdomas tik kraštutiniu atveju; 2) civilinio orlaivio perėmimas turi apsiriboti orlaivio tapatybės nustatymu nebent būtina grąžinti orlaivį į jo įprastą maršrutą, nukreipti jį už nacionalinės oro erdvės ribų, nukreipti jį toliau nuo draudžiamų, apribotų ar pavojingų vietų ar instruktuoti dėl nusileidimo į paskirtą oro uostą; 3) civilinių orlaivių perėmimo pratybos nebus vykdomos; 4) užmezgus radijo ryšį, perimtam civiliniam orlaiviui bus suteikiama navigacinė ir su tuo susijusi pagalba; 5) atvejais, kai civilinio orlaivio reikalaujama leisti oro tranzito valstybėje, pasirinktas oro uostas turi būti parengtas saugiam tokio tipo civilinių orlaivių nusileidimui (Annex 2 to the Convention..., 2005). Priede taip pat *expressis verbis* numatytos taisyklės, kurių turi laikytis perimtas civilinis

orlaivis. Civilinis orlaivis, be kita ko, privalo sekti perėmimą vykdančio orlaivio instrukcijas, reaguoti į vizualinius signalus, užmegzti radijo ryšį su perėmimą vykdančiu orlaiviu bei oro eismo tarnybos skyriumi. Iš minėtų nuostatų galima daryti išvadą, kad civilinio orlaivio perėmimas turi būti labai aiškiai suprantamas, t. y. civilinį orlaivį perimantis karinis orlaivis turi būti civiliniam orlaiviui vizualiai matomas, užmegzti radijo ryšiu kontaktą su civilinio orlaivio pilotų kabina ir duoti aiškias instrukcijas tiek verbalines, tiek vizualines instrukcijas bei signalus. Pasak Mikko T. Huttunen, valstybių teisė perimti užsienio valstybių civilinius orlaivius nėra ir neturėtų būti neribota (Huttunen, 2021)

Vertinant Baltarusijos karinių orlaivių veiksmus Ryanair 4978 skrydžio atžvilgiu, galima daryti išvadą, kad Baltarusija nepažeidė Čikagos konvencijos 3bis straipsnio a dalies. ICAO tyrimo komandos galutinėje ataskaitoje konstatuota, kad nors Baltarusijos naikintuvas MIG-29 buvo pakeltas dėl Ryanair orlaivio, tačiau jo veiksmai niekaip nedarė įtakos tolimesniems įvykiams. Pirma, nustatyta, kad naikintuvas arčiausiai Ryanair orlaivio buvo 55 km atstumu. Antra, iš Ryanair orlaivio pilotų parodymų nustatyta, kad jie Baltarusijos naikintuvo nematė nei vizualiai, nei savo radaruose. Trečia, su Ryanair orlaivio pilotų kabina nei naikintuvas, nei joks kitas Baltarusijos karinių oro pajėgų orlaivis nebandė užmegzti radijo ryšio ir perduoti kokias nors instrukcijas. Ketvirta, užfiksuota, kad kai Baltarusijos MIG-29 buvo pranešta apie Ryanair orlaivio leidimąsi Minsko oro uoste, naikintuvas būdamas arčiausiai 55 km atstumu pasuko link oro pajėgų bazės ir daugiau nebevykdė jokių manevrų. Taigi, Baltarusijos karinių orlaivių veiksmai ne tik, kad nepatenka į 3bis straipsnio a dalyje apibrėžto ginklų panaudojimo prieš civilinius orlaivius, bet ir civilinio orlaivio perėmimo sampratas.

3.1.4. Baltarusijos piktnaudžiavimas civiline aviacija

Nemažai su Ryanair skrydžio 4978 nutupdymu susijusių valstybių kėlė klausimą ir dėl galimo Baltarusijos piktnaudžiavimo civiline aviacija, kurį draudžia Čikagos konvencija. Čikagos konvencijos 4 straipsnyje nurodyta, kad kiekviena susitariančioji valstybė sutinka civilinės aviacijos nenaudoti šios Konvencijos neatitinkantiems tikslams (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Galima sutikti, kad Konvencijos 4 straipsnis yra Minėta Konvencijos nuostata nukreipia į Konvencijos tikslus. Čikagos konvencijoje nėra *expressis verbis* įvardinti jos tikslai. Tačiau analizuojant Konvencijos tekstą, galima rasti netiesiogiai įtvirtintus Konvencijos tikslus. Konvencijos preambulėje netiesiogiai įtvirtintas siekis tarptautinę civilinę

aviaciją plėtoti saugiai ir darniai (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Konvencijos tikslams galima prilyginti ir Konvencijos 44 straipsnyje ICAO organizacijai išskeltus tikslus, kurie persipina su preambulėje netiesiogiai įtvirtintais siekiais.

Vertinant Baltarusijos veiksmus Konvencijos tikslų kontekste, nėra abejonių, kad jie buvo pažeisti. Baltarusija tyčia paskleidė melagingą informaciją apie orlaivyje padėtą bombą, per savo oro kontrolės centrą orlaiviui teikė klaidinančią informaciją, tuo priversdama orlaivį tūpti Minsko oro uoste ir galiausiai dėl šios priežasties buvo sulaikyti orlaiviu skridę keleiviai. Tokie Baltarusijos veiksmai pažeidžia tiek Konvencijoje įtvirtintą siekį užtikrinti saugią civilinės aviacijos plėtrą, tiek tikslą užtikrinti visišką valstybių teisių gerbimą ir vienodas galimybes vykdyti tarptautinį oro susisiekimą bei tikslą skatinti tarptautinės oro navigacijos skrydžių saugą. Dėl šios priežasties, konstatuotina, kad Baltarusija piktnaudžiavo civiline aviacija ir civilinę aviaciją panaudojo ne Konvencijoje numatytais tikslais. Taigi, Baltarusija vienareikšmiškai pažeidė ir Konvencijos 4 straipsnį. Nepaisant to, kai kurie teisės mokslininkai šią nuostatą ir jos efektyvumą kritikuoja dėl jos pernelyg didelio neapibrėžtumo ir pastebi, kad rėmimasis ja nėra iki galo teisiškai pagrįstas (Milde, 2008).

3.2. Baltarusijos veiksmai Monrealio konvencijos kontekste

ICAO tyrimo komanda savo galutinėje ataskaitoje konstatavo, kad pranešimas apie padėtą bombą buvo melagingas ir paskelbtas tyčia. Dėl šios priežasties, orlaiviui buvo sukeltas pavojus ir jis buvo priverstas leisti Minsko oro uoste, kurį apieškojus - bomba nebuvo rasta. Tokie veiksmai patenka į Monrealio konvencijos reguliavimo lauką.

Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 punkto e dalyje nurodyta, kad bet kuris asmuo įvykdo nusikaltimą, jeigu jis neteisėtai ir tyčia praneša žinomai melagingas žinias, tuo sukeldamas pavojų orlaivio saugiam skrydžiui (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). Iš minėtų aplinkybių, akivaizdu, kad jos atitinka šioje nuostatoje įtvirtintą nusikaltimą. Konvencijos 2 straipsnyje numatyta, kokių momentu šis nusikaltimas gali būti taikytinas: a) kai orlaivis yra skrydyje; b) kai orlaivis yra eksploatuojamas (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). Iš ICAO tyrimo komandos galutinės ataskaitos žinoma, kad melaginga žinia apie padėtą bombą buvo paskelbta tuo metu, kai orlaivis skrido Baltarusijos oro erdve. Atsižvelgiant į tai, galima

teigti, kad nusikaltimas buvo padarytas Konvencijos 2 straipsnio a punkte apibrėžtu skrydžio momentu.

Monrealio konvencijos 7 straipsnyje numatyta valstybės pareiga, dėl nusikaltimą padariusio asmens, jei jo neišduoda kitai valstybei, pradėti baudžiamąjį persekiojimą, o tai atlikusiems organams priimti sprendimą pagal tos valstybės įstatymus taip, kaip ir bet kurio kito sunkaus nusikaltimo atveju (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). ICAO tyrimo komanda savo galutinėje ataskaitoje konstatavo, kad Baltarusija yra pradėjusi tyrimą dėl neteisėto įsikišimo į orlaivio skrydį ir pateikusi užklausas kitoms valstybėms dėl informacijos suteikimo (Report of the ICAO Fact-finding...,2022). Panašu, kad tyrimo komanda toliau nesigilino, ar Baltarusija tinkamai vykdė šią pareigą, tik konstatavo, kad tyrimas nebaigtas dėl negautos informacijos iš kitų valstybių. Autoriaus vertinimu, atsižvelgus į visas nustatytas aplinkybes, galima teigti, kad Baltarusijos KGB aktyviai prisidėjo prie Ryanair orlaivio nutupdymo ir, tikėtina, suorganizavo visą orlaivio nutupdymo operaciją. Todėl šių aplinkybių kontekste, panašu, kad Baltarusijos pradėtas tyrimas yra fiktyvus ir neves į jokių realų rezultatą. Autoriaus vertinimu, būtina sistemiškai vertinti Monrealio konvencijoje įtvirtintus tikslus ne tik išplėsti nusikaltimų prieš civilinę aviaciją sąrašą, bet ir užtikrinti, kad už padarytus nusikaltimus atsakingi asmenys bus patraukti atsakomybėm. Todėl, autoriaus vertinimu, yra pagrindo teigti, kad Baltarusija pažeidžia Konvencijos 7 straipsnyje numatytą pareigą.

Monrealio konvencijos 10 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad Susitariančios valstybės pagal tarptautinę teisę ir nacionalinius įstatymus imsis visų galimų priemonių 1 straipsnyje minėtiems nusikaltimams išvengti (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). Konstatavus, kad pranešimas apie orlaivyje padėtą bombą buvo tyčia melagingas ir tuo pažeidžia Konvencijos 1 straipsnio 1 dalies e punktą, galima vertinti, ar Baltarusija ėmėsi visų priemonių šiam nusikaltimui išvengti. Iš ICAO tyrimo komandos galutinės ataskaitos matyti, kad informaciją apie padėtą bombą perdavė Minsko oro kontrolės centras, instruktuojamas neidentifikuoto asmens (galimai KGB agento). Vertinant šias aplinkybes, sudėtinga teigti, kad Baltarusija ėmėsi visų galimų priemonių nusikaltimui išvengti, kai tyrimo duomenys rodo, kad Baltarusijos valstybė suplanavo šią Ryanair orlaivio nutupdymo operaciją. Miles Jackson ir Antonios Tzanakopolous vertinimu, iš esamų aplinkybių panašu, kad Baltarusija vienareikšmiškai pažeidė Monrealio konvencijos 10 straipsnio 1 dalį (Jackson *et al*, 2021).

Monrealio konvencijos 10 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad kai dėl kurio nors vieno iš 1 straipsnyje minėtų nusikaltimų įvykdymo skrydis atidedamas arba nutraukiamas, bet kuri Susitarianti Valstybė, kurios teritorijoje yra orlaivis, keleiviai arba įgula, padeda šiems keleiviams ir įgulai kaip galima greičiau tęsti kelionę ir nedelsiant grąžina orlaivį ir jo krovinį teisėtam valdytojui (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). ICAO tyrimo komandos vertinimu, iš nustatytų faktinių aplinkybių, neatrodo, kad Baltarusijos specialiosios tarnybos vilkino orlaivio apieškojimo procesą (Report of the ICAO Fact-Finding..., 2022). Autoriaus vertinimu, ICAO tyrimo komanda šią aplinkybę vertino itin siaurai ir labiau technine prasme. Konvencijos 10 straipsnio 2 dalies pažeidimas Baltarusijai galėtų būti kvalifikuotinas. Minėtoje nuostatoje, be kita ko, nurodyta, kad valstybė padeda keleiviams ir įgulai kaip galima greičiau tęsti kelionę. Vertinant visą Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo kontekstą ir tai, kad du šiuo orlaiviu skridę keleiviai buvo sulaikyti ir netęsė kelionės, galima vertinti, kad Baltarusija nesilaikė Konvencijos 10 straipsnio 2 dalies pareigos.

3.3. Baltarusijos veiksmai JT Chartijos kontekste

Tikslinga išanalizuoti, ar Baltarusijos veiksmai nepažeidė JT Chartijos. Ryanair skrydžio 4978 nutupdymui aktualiausia JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalis, kurioje nurodyta, kad visos narės tarptautiniuose santykiuose susilaiko nuo grasinimo jėga ir jos panaudojimo tiek prieš kurios nors valstybės teritorinį vientisumą arba politinę nepriklausomybę, tiek kuriuo kitu būdu, nesuderinamu su Jungtinių Tautų tikslais (Jungtinių Tautų Chartija, 1945).

Darbe jau analizuoti Baltarusijos veiksmai Čikagos konvencijos 3bis straipsnio, kuris išvestas būtent iš JT Chartijoje numatytos pareigos susilaikyti nuo jėgos panaudojimo, kontekste. Doktrinoje laikomasi pozicijos, kad Čikagos konvencijos 3bis nuostata išplečia JT Chartijoje įtvirtintą draudimą naudoti jėgą, kadangi 3bis straipsnis draudžia naudoti ginklus net ir prieš kitos valstybės ar tos pačios valstybės registruotą orlaivį (Jackson *et al*, 2021). Visgi, konstatuota, kad atsižvelgiant į ICAO tyrimo komandos galutinėje ataskaitoje pateiktas faktines aplinkybes, Baltarusija nepažeidė Čikagos konvencijos 3bis straipsnio.

Autoriaus nėra linkęs vienareikšmiškai sutikti su minėta tarptautinės teisės ekspertų pozicija, kad Čikagos konvencijos 3bis straipsnis išplečia JT Chartijoje numatytą draudimą naudoti jėgą. Sutiktina, kad Čikagos konvencijos 3bis straipsnis detalizuoja subjektus, prieš

kuriuos draudžiama naudoti ginklus – kitų valstybių ir tos pačios valstybės civilinius orlaivius. Tačiau, JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalyje yra keli elementai, kurie taikytini plačiau, nei Čikagos konvencijoje. Pirma, minėta JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalis ne tik numato draudimą naudoti jėgą, bet ir grasinti ja, ko nėra numatyta Čikagos konvencijos 3bis straipsnyje. Antra, Čikagos konvencijos 3bis straipsnyje *expressis verbis* įtvirtintas draudimas panaudoti ginklus, kai JT Chartijoje jėgos panaudojimo sąvoka yra kur kas platesnė, nei ginklų panaudojimo. TTT savo jurisprudencijoje yra pažymėjęs, kad neįsiveržimo principas draudžia valstybei įsikišti tiesiogiai ar netiesiogiai, su ginkluotosiomis pajėgomis ar be jų, su tikslu padėti kitos valstybės opozicijai iš vidaus, o veiksmai, kurie pažeidžia neįsiveržimo principą, taip pat pažeidžia ir jėgos nenaudojimo principą (Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua, 1986).

Atsižvelgiant į tai, kad ICAO tyrimo komanda nustatė, jog Baltarusijos kariniai orlaiviai neturėjo jokios įtakos Ryanair skrydžio 4978 nutupdymui, galima teigti, kad Baltarusija nepažeidė JT Chartijos 2 straipsnio 4 dalyje įtvirtinto jėgos nenaudojimo principo. Šiuo atveju, Baltarusijos veiksmai nepatenka ir į platesnę jėgos nenaudojimo principo sąvoką.

3.4. Baltarusijos veiksmai Romos Statuto kontekste

ICAO Tyrimo komandos galutinėje ataskaitoje nustatyta, kad Romanas Protasevičius ir Sofija Sapega, išlaipinus keleivius iš orlaivio Minsko oro uoste, buvo sulaikyti Baltarusijos tarnybų. Romanas Protasevičius Baltarusijos kaltinamas ekstremizmu, masinių riaušių organizavimu ir socialinės neapykantos kurstymu, o už tai jam gresia 15 metų nelaisvės. Netrukus po Romano sulaikymo, Romanas buvo parodytas spaudos konferencijoje, kurioje ant jo veido buvo galima matyti kankinimo žymių. Romanas buvo paleistas iš laikino įkalinimo vietos ir šiuo metu jam taikomas namų areštas. Sofija Sapega nuteista 6 metams nelaisvės už socialinės neapykantos kurstymą. Tikslinga išanalizuoti, ar šie Baltarusijos veiksmai Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos atžvilgiu nepažeidžia tarptautinės humanitarinės teisės.

Atsižvelgiant į paminėtas faktines aplinkybes, Baltarusijos veikslių vertinimui aktualios Romos Statuto nuostatos. Romos Statuto 7 straipsnio 1 dalyje nurodyti nusikaltimai žmoniškumui, tarp kurių e punkte įtrauktas įkalinimas arba kitoks žiaurus laisvės atėmimas bei f punkte įtrauktas kankinimas (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas..., 1998).

Romos Statuto 7 straipsnio 2 dalies e punkte kankinimas apibrėžtas, kaip tyčinis stipraus skausmo arba psichinio ar fizinio pobūdžio kančių sukėlimas asmeniui, kurį kaltinamasis laiko suimtą arba kontroliuoja (Tarptautinio baudžiamojo teismo Romos statutas..., 1998). Minėti nusikaltimai žmoniškumui pagal Romos statuto 7 straipsnio 1 dalį turi išsiskirti kaip rengiami sąmoningai ir didelio masto arba sistemingi. Doktrinoje išskirti šie nusikaltimų žmoniškumui sąvokai būdingi bendrieji požymiai: a) tam tikras masiškumas ir planingumas; b) politikos elementas; c) paplitimas; d) nesiejami su kariniu konfliktu ar karo nusikaltimais (Žilinskas, 2001).

Romano Protasevičiaus įkalinimas, o po to sekęs namų areštas galėtų būti laikomas nusikaltimu žmoniškumui pagal Romos statutą, kadangi atitinka tiek politikos, tiek planingumo elementą. Sofijos Sapegos įkalinimas analogiškai galėtų būti laikomas nusikaltimu žmoniškumui. Kita vertus, kyla klausimas, ar šiems nusikaltimams būdingas masiškumas. Autoriaus vertinimu, toks nusikaltimas galėtų atitikti masiškumo elementą, vertinant bendrą Baltarusijos opozicijos situaciją, kai opozicijos atstovai dėl savo pilietinių ir politinių pozicijų reiškimo yra masiškai kalinami. Tačiau, tokiu atveju, reikėtų vertinti plačiau, nei Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo atveju, kadangi nutupdžius Ryanair orlaivį, buvo sulaikyti tik 2 asmenys. Aplinkybė, kad Ryanair orlaivis nutupdytas, siekiant abu minėtus asmenis sulaikyti, galėtų būti vertinamas kaip pastiprinantis galimą Baltarusijos veiksmų Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos atžvilgiu kvalifikavimą kaip nusikaltimus žmoniškumui.

Autoriaus vertinimu, Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymas prieštarauja 1966 m. Tarptautinio pilietinių ir politinių teisių pakto (toliau – Paktas) nuostatomis. Pakto 9 straipsnio 1 dalyje numatyta kiekvieno asmens teisę į laisvę ir asmens neliečiamybę (Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas, 1966). Ta pačia nuostata draudžiama savavališkai areštuoti ar sulaikyti. Romano Protasevičiaus galimas kankinimas po jo sulaikymo taip pat prieštarauja Pakto 7 straipsnyje įtvirtintam draudimui kankinti. Visuotinės žmogaus teisių deklaracijos 5 straipsnyje įtvirtintas draudimas kankinti arba patirti žiaurų, nežmonišką ar žeminantį jo orumą elgesį arba taip būti baudžiamas (Visuotinė žmogaus teisių deklaracija, 1948). Deklaracijos 9 straipsnyje įtvirtintas draudimas savavališkai suimti, sulaikyti ar ištremti (Visuotinė žmogaus teisių deklaracija, 1948). Panašu, kad Baltarusijos veiksmai prasilenkia ir su šiuo pamatiniu žmogaus teisių apsaugos aktu.

4. BALTARUSIJOS ATSAKOMYBĖ PAGAL TARPTAUTINĘ TEISĘ

4.1. Atsakomybė pagal Čikagos konvenciją

Darbe konstatuota, kad Baltarusija, būdama Čikagos konvencijos dalyvė, piktnaudžiavo civiline aviacija ir savo veiksmais, kurie nesuderinami su Čikagos konvencijos tikslais, pažeidė Konvencijos 4 straipsnį. Konstatavus Konvencijos pažeidimą, tikslinga išanalizuoti Čikagos konvencijoje egzistuojantį ginčų sprendimo ir įsipareigojimų nevykdymo institutą. Galiausiai, įvertinti, ar Baltarusija gali būti patraukta atsakomybėn pagal Čikagos konvenciją.

Čikagos konvencijos XVIII skyriuje įtvirtintas „ginčų ir įsipareigojimų nevykdymo“ institutas. Konvencijos 84 straipsnyje nurodyta, kad jeigu bet koks ginčas, kilęs tarp dviejų ar daugiau Susitariančiųjų Valstybių dėl šios Konvencijos ir jos priedų aiškinimo arba taikymo, negali būti išspręstas derybomis, bet kurios su ginču susijusios valstybės prašymu jį sprendžia Taryba (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Taigi, ginčų sprendimas pagal Čikagos konvenciją patikėtas pagrindiniam ICAO administraciniam organui – Tarybai. Tarybos kompetencijoje yra ginčų sprendimas dėl Čikagos konvencijos ir jos priedų aiškinimo bei taikymo. Tačiau, reikia pažymėti, kad Konvencijos 66 straipsnio pagrindu, Taryba turi kompetenciją spręsti ginčus ir dėl Susitarimų dėl tarptautinio oro susisiekimo tranzito bei tarptautinio oro transporto nuostatų aiškinimo ir taikymo, vadovaudamasi šiuose susitarimuose nustatytais sąlygomis ir nuostatomis. Doktrinoje taip pat pažymima, kad Taryba gali turėti kompetenciją spręsti ginčus dėl kitų tarptautinės oro teisės aktų nuostatų aiškinimo ir taikymo, jei juose tokia Tarybos kompetencija numatyta (Vaugeois, 2016).

Tarybos ginčų sprendimas pagrinde paremtas derybomis ir mediacija. Konvencijos 84 straipsnyje akcentuojama pirmenybė deryboms tarp ginčo šalių. Konvencija nedetalizuoja, kaip tokios derybos tarp ginčo šalių turėtų būti vykdomos ir koks yra Tarybos vaidmuo. Derybų procedūros reglamentuotos 1957 m. Tarybos priimtose Skirtumų sureguliuojimo taisyklėse (toliau – Taisyklės), kurios 1975 m. buvo papildytos (Rules for the Settlement..., 1957). Valstybės, teikdamos paraišką Tarybai dėl ginčo nagrinėjimo, turi patvirtinti, kad išnaudojo tarpusavio derybų galimybę. TTT savo jurisprudencijoje yra pažymėjęs, kad valstybių derybų sąlygos išpildymas prieš kreipiantis į Tarybą neturi būti suprantamas kaip teoriškai neįmanomas, o veikiau kaip pagrįstos galimybės nebuvimas, kad tolimesnės valstybių derybos nuves į susitarimą (Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84

of the Convention on International Civil Aviation, 2020). Taisyklėse numatyta, kad Taryba, svarstydamą valstybių procesinius dokumentus dėl ginčo nagrinėjimo, turi spręsti, ar šiame ginčo nagrinėjimo etape kviesti valstybes į tiesiogines derybas (Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation, 2020). Taryba gali bet kuriuo ginčo nagrinėjimo metu, pasiūlyti valstybėms pradėti tiesiogines derybas Tarybai tarpininkaujant. Taryba aktyviai imasi vaidmens tarpininkaudama ginčo valstybių derybose, skirdama Tarybos prezidentą taikytoju, kuris deda pastangas, kad valstybės pasiektų susitarimą ginče. Valstybėms leidžiama bet kuriuo nagrinėjimo etapu pranešti apie pasiektą susitarimą ir ginčo nagrinėjimo procedūra nedelsiant nutraukiama.

Nepavykus valstybių ginčo išspręsti derybų keliu, Konvencijos 84 straipsnis numato kompetenciją Tarybai priimti sprendimą. Tarybos sprendimai yra teisiškai privalomi ginčo šalims. Konvencijos 88 straipsnis numato galimybę ICAO Asamblėjai suspenduoti Tarybos sprendimo nevykdančios valstybės balsavimo teisę Asamblėjoje (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Atkreiptinas dėmesys, kad Čikagos konvencija valstybėms nenumato jokių kitų sankcijų, kurios galėtų priversti valstybę laikytis sprendimo. Stebėtina ir tai, kad Konvencijos 87 straipsnis oro linijų bendrovei, nevykdančiai Tarybos sprendimo, numato kur kas griežtesnę sankciją – neleisti oro linijų bendrovės lėktuvams patekti į valstybių oro erdvę. Taigi, Tarybos galimybės užtikrinti sprendimo vykdymą valstybių atžvilgiu yra kur kas menkesnės.

Doktrinoje pastebima, kad Taryba turi teisminės institucijos požymių vien savo Taisyklių panašumu į TTT taisykles (Vaugeois, 2016). Taisyklėse ginčo nagrinėjimo procesas paremtas ginčo šalių apsikeitimu procesiniais dokumentais, kurie savo forma panašūs į TTT teikiamus procesinius dokumentus. Analizuojant Tarybos Taisykles, galima pastebėti, kad Tarybai būdingi teisminės institucijos bruožai. Pavyzdžiui, Taisyklių 16 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Taryba turi ne tik nustatyti, ar ji turi jurisdikciją ginčui spręsti, bet ir ar valstybės pareiškimas yra tiek faktiškai, tiek teisiškai pagrįstas (Rules for the Settlement..., 1957). Tam tikru Tarybos, kaip teisminės institucijos, bruožu galima įvardinti ir Konvencijos 84 straipsnyje numatytą galimybę Tarybos sprendimus, kaip pirmosios instancijos, skusti *ad hoc* arbitražo teismui ar TTT (Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, 1944). Nepaisant to, kad Taryba turi tam tikrų teisminės institucijos požymių nagrinėjant valstybių ginčus dėl civilinės aviacijos klausimų, visgi pastebėtina, kad Taryba savo sudėties ir jai numatytų funkcijų pobūdžiu tokia

nėra. Taryba sudaryta iš 36 valstybių vyriausybių atstovų, kuriuos išrenka ICAO Asamblėja. Tarybos nario pareigoms nėra keliami teisinio ar aviacijos išsilavinimo reikalavimai. Taryba nėra nepriklausoma institucija tiek dėl savo atskaitingumo Asamblėjai, tiek savo vyriausybėms. TTT savo jurisprudencijoje taip pat yra pažymėjęs, kad Taryba nelaikytina teisminiu organu (Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation, 2020).

Tikslinga įvertinti, kokių teisinių pasekmių už savo veiksmus, kurie prieštarauja Konvencijos tikslams, gali sulaukti Baltarusija Čikagos konvencijos rėmuose ir Tarybos kompetencijos ribose. Pirmasis teisinis instrumentas prieš Baltarusiją išnaudotas – Taryba, vadovaudamasi Konvencijos 55 straipsnio e punktu, inicijavo faktinių aplinkybių nustatymo tyrimą dėl Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo, kuriame nustatė tam tikrus tarptautinės oro teisės pažeidimus. Taryba taip pat, vadovaudamasi Konvencijos 54 straipsnio j punktu, pranešė tiek Baltarusijai, tiek visoms kitoms valstybėms dėl nustatytų pažeidimų bei pasmerkė Baltarusijos veiksmus (ICAO Council condemns Belarus..., 2022). Baltarusijai nesiėmus jokių priemonių, Taryba, vadovaudamasi Konvencijos 54 straipsnio k punktu pranešė Asamblėjai apie Baltarusijos pažeidimus. Asamblėja, savo ruožtu, pasmerkė Baltarusijos veiksmus (The ICAO Assembly condemns Belarus..., 2022). ICAO veiksmai pasibaigė ties ICAO Tarybos prezidento pranešimu apie Ryanair 4978 skrydžio faktinių aplinkybių tyrimo rezultatus Jungtinių Tautų Saugumo Tarybai (Council President presents briefing..., 2022).

Čikagos konvencijos ribose liko vis dar neišnaudota ginčo nagrinėjimo procedūra Taryboje, pagal Konvencijos 84 straipsnį. Bet kuri su Ryanair skrydžio 4978 nutupdymu susijusi valstybė gali teikti pareiškimą Tarybai dėl ginčo nagrinėjimo. Taisyklės leidžia bet kuriai suinteresuotai valstybei prisijungti prie ginčo nagrinėjimo. Visgi, atsižvelgiant į aukščiau aptartą Tarybos ginčų sprendimo tvarką, tikėtis realaus ginčo išsprendimo būtų sudėtinga. Per visą ICAO egzistavimo laiką, Taryba buvo pradėjusi tik 9 ginčo procedūras pagal Konvencijos 84 straipsnį (Review of the rules for..., 2018). Iš jų nei viena ginčo procedūra nesibaigė galutiniu Tarybos sprendimu, kuriuo ginčas būtų išspręstas iš esmės. Keliuose ginčiuose Taryba buvo priėmusi tarpinius sprendimus, tačiau juose spręsta dėl Tarybos jurisdikcijos spręsti ginčą iš esmės. Ginčo procedūros buvo nutrauktos dėl ginčo šalių pareiškimų atsiėmimo, savarankiškai pasiekus susitarimą arba po Tarybos pagalba pasiektų susitarimų tiesioginėse derybose. Dėl Tarybos sprendimų ginčo procedūrose nebuvimo, sunku

vertinti, kokio rezultato galėtų tikėtis dėl Baltarusijos veiksmų besikreipiančios valstybės. Konvencijoje numatytos analogiškos Tarybos priemonės - kreiptis į valstybę, dėl kurios pažeidimų priimtas sprendimas, o jai nesiimant priemonių kreiptis į Asamblėją. Kaip minėta, sprendimų vykdymo užtikrinimui Taryba turi galimybę siūlyti Asamblėjai suspenduoti priemonių nesiimančios valstybės balsavimo teisę, tačiau abejotina, ar tai padėtų užtikrinti sprendimo vykdymą. Viena vertus, doktrinoje Tarybos vaidmuo, siekiant ginčiuose pasiekti tiesioginėmis derybomis susitarimą, yra vertinamas teigiamai (Bae, 2012). Kita vertus, Taryba susilaukia didžiulės tarptautinės teisės bendruomenės kritikos dėl savo kvazi-teisminių funkcijų neefektyvumo (Sanchez, 2010).

4.2. Atsakomybė pagal Monrealio konvenciją

Konstatavus Monrealio konvencijos pažeidimus, tikslinga išanalizuoti, kokia ir kam gali būti taikoma atsakomybė. Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo atveju, dėl nusikaltimo paskleidžiant tyčia melagingą informaciją, kuri sukėlė pavojų orlaivio saugumui, atsakingi keli subjektai. Atsakingu už šį nusikaltimą yra subjektai, kurie sukūrė elektroninį laišką ir išplatino jį oro uostams. Taip pat atsakomybė turėtų kristi ir ant neidentifikuoto asmens, kuris betarpiškai dalyvavo Minsko oro kontrolės centrui komunikuojant su Ryanair orlaivio pilotų kabina. Būtent vadovaujantis jo instrukcijomis, buvo perduota melaginga informacija Ryanair pilotams apie orlaivyje padėtą bombą. Tikėtina, kad neidentifikuotas asmuo buvo Baltarusijos valstybės saugumo komiteto – KGB agentas.

Kaip minėta, Konvencijos 10 straipsnio 1 dalis numato valstybei pareigą užkirsti kelią Konvencijos 1 straipsnio 1 dalyje išvardintiems nusikaltimams. Tačiau, Monrealio konvencijoje nėra *expressis verbis* išskirta, ar atsakomybė už minėtus nusikaltimus gali būti taikoma valstybės pareigūnui ar net pačiai valstybei. Miles Jackson ir Antonios Tzanakopoulos teigimu, Monrealio konvencija buvo priimta išimtinai kovoti su ne valstybinio pobūdžio nusikaltimais (Jackson *et al*, 2021). 2007 m. Bosnijos genocido byloje dėl 1948 m. Konvencijos dėl kelio užkirtimo genocido nusikaltimui ir baudimo už jį taikymo (toliau – Genocido konvencija) TTT nagrinėjo, ar gali būti taikoma atsakomybė valstybei už konvencijoje numatytus genocido nusikaltimus. Genocido konvencijoje analogiškai, kaip ir Monrealio konvencijoje, buvo numatyti genocido nusikaltimai, tačiau nebuvo išskirta, kokiems subjektams (valstybiniams ir/ar nevalstybiniams) ji gali būti taikoma. Taip pat,

Genocido konvencijoje buvo numatyta pareiga valstybei imtis visų priemonių užkirsti kelią genocido nusikaltimams. TTT sprendime išaiškino, kad nepaisant to, jog Genocido konvencijoje *expressis verbis* nėra numatytas reikalavimas pačioms valstybėms susilaikyti nuo genocido nusikaltimų padarymo, sistemiškai atsižvelgiant į Genocido konvencijos tikslus bei numatytą pareigą valstybei imtis visų priemonių užkirsti kelią nusikaltimo padarymui, valstybei pagal Genocido konvenciją draudžiama vykdyti genocido nusikaltimus (Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide, 2007). 2019 m. Ukrainos prieš rusiją byloje dėl 1999 m. Tarptautinės konvencijos dėl kovos su terorizmo finansavimu taikymo (toliau – Terorizmo finansavimo konvencija) TTT pateikė kitokį vertinimą dėl valstybėms atsakomybės už terorizmo finansavimo nusikaltimus. TTT šioje byloje ėjo lingvistinio ir pažodinio konvencijos aiškinimo keliu, konstatuodamas, kad Terorizmo finansavimo konvencija išskiria asmenų padarytus nusikaltimus, o ne valstybės (Application of the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 2019). TTT, be kita ko, vadovavosi ir konvencijos paruošiamaisiais dokumentais, kuriais remiantis nustatė, kad buvo siūloma įtraukti ir atsakomybę už valstybės finansuojamą terorizmą, tačiau galutiniam rezultate tokia nuostata nebuvo įtraukta. Kita vertus, TTT šioje byloje priėjo išvados, kad nors konvencija netaikytina valstybei, tačiau ji taikoma valstybės pareigūnui, kadangi konvencija neišskiria, kokios kategorijos asmenims – privatiems ar valstybės, ji taikoma (Application of the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 2019). Nenuostabu, kad toks TTT valstybės atsakomybės aiškinimas susilaukė kritikos. TTT viceprezidentas Xue savo skirtingoje nuomonėje pareiškė, kad TTT tokiu aiškinimu sukėlė daug sumaišties ir neapibrėžtumo valstybių atsakomybės pagal tarptautinę teisę klausimu (Dissenting opinion of Vice-president Xue, 2019).

Klausimui, ar Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalies e punkte apibrėžtas nusikaltimas ir atsakomybė už jį gali būti taikoma Baltarusijai, kaip valstybei, aktualus 2001 m. Tarptautinės teisės komisijos priimtas Valstybių atsakomybės dėl tarptautinės teisės pažeidimų straipsnių projektas (toliau – projektas). Projekto 4 straipsnyje nurodyta, kad bet kokio valstybės organo elgesys turi būti laikomas valstybės veiksmu pagal tarptautinę teisę, nepaisant to, ar organas vykdo leidžiamąją, vykdomąją, teisminę ar bet kokią kitą funkciją, nepaisant to, kokią poziciją jis užima valstybinėje organizacijoje ir nepaisant to, ar tai yra centrinės vyriausybės, ar teritorinio valstybės vieneto organas (Draft Articles on Responsibility of States..., 2001).

Taigi, remiantis Projekto 4 straipsniu, Baltarusijos KGB veiksmai Ryanair orlaivio atžvilgiu laikytini Baltarusijos valstybės veiksmais. Doktrinoje laikomasi nuomonės, kad Baltarusijos, kaip valstybės atsakomybės klausimas dėl Monrealio konvencijoje numatyto nusikaltimo padarymo yra pilkoji zona (Sateesha Hinder *et al*, 2021). Autoriaus vertinimu, Baltarusija turėtų būti laikoma padariusi Monrealio konvencijos 1 straipsnio 1 dalies e punkte numatytą nusikaltimą ir jai turėtų grėsti atsakomybė. Jei tam užkirstų kelią Monrealio konvencijos formalus trūkumas dėl jos *ratione materiae* taikymo Baltarusijai, kaip valstybei, tokiu atveju būtina priimti Monrealio konvencijos pataisą, kuria atsakomybė už Konvencijos 1 straipsnyje nurodytus nusikaltimus būtų *expressis verbis* taikoma ir valstybei.

Kaip jau minėta, Baltarusija pažeidė Monrealio konvencijos 10 straipsnyje nurodytą pareigą imtis visų priemonių tokiam nusikaltimui užkirsti kelią. Taip pat, autoriaus vertinimu, Baltarusija pažeidžia ir Konvencijos 7 straipsnyje numatytą pareigą atsakingus už nusikaltimo padarymą patraukti atsakomybėn. Dėl šių minėtų nuostatų taikymo Baltarusijos adresu abejonių nėra, kadangi nuostatose numatytos pareigos aiškiai adresuojamos valstybei. Konvencijos 14 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad bet koks ginčas tarp dviejų arba daugiau Susitariančiųjų Valstybių dėl šios Konvencijos aiškinimo arba taikymo, kuris negali būti sureguliuotas derybomis, vieno iš jų prašymu bus perduotas arbitražui. Jei per šešis mėnesius nuo prašymo dienos Šalys nesusitaria dėl arbitražo organizavimo, bet kurios Šalies prašymu ginčas pagal Teismo Statutą gali būti perduotas Tarptautiniam Teismui (Konvencija dėl kovos su smurtu..., 1971). Svarbu pažymėti tai, kad ši nuostata ginčo šalims numato pareigą pabandyti giną išspręsti arbitražo būdu ir jei per 6 mėnesius nuo bet kurios šalies prašymo to nepavyksta padaryti – tik tada ginčo šalys turi teisę perduoti ginčą spręsti TTT. 1998 m. Lockerbie byloje tarp Libijos ir Jungtinės Karalystės, TTT savo sprendime dėl preliminariųjų prieštaravimų išaiškino, kad pakanka antrosios ginčo šalies aiškaus nesutikimo dėl ginčo sprendimo arbitražo pagalba ir tokiu atveju Monrealio konvencijos 14 straipsnio 1 dalyje numatytas 6 mėn. terminas kitai ginčo šaliai nustoja egzistuoti (Questions of interpretation and application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial incident at Lockerbie, 1998). Kitaip tariant, jei vienai ginčo šaliai padavus prašymą dėl arbitražo organizavimo, kita šalis jo atsisako, prašymą padavusi šalis neprivalo laukti viso 6 mėn. termino, kad ginčas būtų perduotas TTT. Visgi, ginčo sprendimas TTT yra negalimas, kadangi Baltarusija, prisijungdama prie Monrealio konvencijos, pasinaudojo Konvencijos 14 straipsnio 2 dalyje

numatyta teise pareikšti, kad jos nesaisto Konvencijos 14 straipsnio 1 dalis ir joje numatyta ginčų sprendimo tvarka. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės 26 straipsnyje įtvirtintas *pacta sunt servanda* principas (Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės, 1969). Galimybė valstybėms, ratifikuojant tokio pobūdžio konvencijas, padaryti išlygą dėl ginčų sprendimo, tokiu būdu eliminuojant galimybę užtikrinti tarptautinės teisės priemonėmis konvencijos laikymąsi, autoriaus vertinimu, prasilenkia su pamatiniais tarptautinės sutarčių teisės principais.

4.3. Atsakomybė pagal JT Chartiją

Nepaisant to, kad, autoriaus vertinimu, Baltarusija savo veiksmais nepažeidė JT Chartijoje įtvirtinto jėgos nenaudojimo principo, tikslinga aptarti galimą atsakomybės taikymą dėl Monrealio konvencijoje apibrėžto nusikaltimo padarymo ir kitų konvencijoje nustatytų pareigų nesilaikymo bei opozicijos atstovų sulaikymo.

JT Chartijos 34 straipsnyje numatyta Saugumo Tarybos teisė tirti bet kurį ginčą ar bet kurią situaciją, galinčią sukelti tarptautinę nesantaiką ar nesutarimus, kad nustatytų, ar užtrukęs toks ginčas arba tokia situacija negresia tarptautinei taikai bei saugumui (Jungtinių Tautų Chartija, 1945). Saugumo Taryba didelį dėmesį yra skyrusi ir skiria kovai su terorizmu, įskaitant ir kovai su teroristiniais aktais prieš civilinius orlaivius. Saugumo Taryba yra daugiau politinis organas, kuris turi platesnę veikimo laisvę, nei kitos institucijos. Saugumo Taryba per savo egzistavimo istoriją yra reagavusi į nusikaltimus prieš civilinius orlaivius ir tiesiogiai bandžiusi spręsti situaciją. Paminėtina 1988 m. Pan Am skrydžio 103 tragedija, kai orlaivis, skrisdamas maršrutu Frankfurtas – Detroitas, su planuotais sustojimais Londone ir Niujorke, buvo dviejų Libijos piliečių orlaivyje detonuotos bombos susprogdintas virš Škotijos miestelio Lockerbie, dėl ko žuvo 270 žmonių. Tuo metu, dėl Libijos lyderio Muammaro Gaddafi nenoro išduoti už orlaivio susprogdinimą atsakingų piliečių, JT Saugumo Taryba 1992 m. sausio 21 d. priėmė Rezoliuciją Nr. 731, kuria buvo pareikalauta Libijos vyriausybės sutikti su Jungtinės Karalystės ir JAV reikalavimais išduoti abu nusikaltėlius ir suteikti visą reikalingą informaciją (Security Council Resolution 731..., 1992). Libijos vyriausybei nereagavus, Saugumo Taryba 1992 m. kovo 31 d. priėmė Rezoliuciją Nr. 748, kuria pritaikė Libijai sankcijas ir įpareigojo vykdyti Jungtinės Karalystės ir JAV reikalavimus išduoti abu nusikaltėlius (Security Council Resolution 748..., 1992). Libijos lyderiui dėl didžiulės Saugumo Tarybos sankcijų naštos ir

tarptautinės bendruomenės spaudimo, neliko nieko kito, kaip išduoti tuos du piliečius ir vėliau išmokėti žuvusiųjų šeimoms kompensacijas.

Autoriaus vertinimu, yra teorinė galimybė, kad toks klausimas Saugumo Taryboje galėtų būti nagrinėjamas ir dėl Baltarusijos veiksmų Ryanair orlaivio atžvilgiu. Saugumo Taryba galėtų priimti rezoliuciją, kuria pareikalautų Baltarusijos išduoti už Ryanair skrydžio 4978 nutupdymą atsakingus asmenis, įskaitant KGB agentus bei tuos, kurių nurodymu tokia operacija buvo vykdoma. Taip pat Saugumo Taryba rezoliucijoje galėtų reikalauti paleisti Romaną Protasevčių ir Sofiją Sapegą ir leisti jiems laisvai palikti Baltarusiją bei išmokėti jiems kompensacijas dėl jų sulaikymo. Baltarusijai nevykdant Saugumo Tarybos rezoliucijoje nustatytų reikalavimų, Saugumo Taryba galėtų taikyti sankcijas Baltarusijai.

Visgi, autoriaus vertinimu, tokia galimybė patraukti Baltarusiją atsakomybėn realiai nėra įmanoma, kadangi nėra abejonių, jog tokios rezoliucijos priėmimą vetuotų mažai ką bendro su tarptautine teisės laikymusi turinti rusija, kuri ir Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo atveju palaikė Baltarusijos naratyvą tiek žiniasklaidoje, tiek Saugumo Taryboje.

4.4. Atsakomybė pagal Romos statutą

Vertinant, kad Baltarusija savo veiksmais galimai padarė nusikaltimus žmoniškumui pagal Romos statutą, tikslinga aptarti atsakomybės taikymo problematiką Baltarusijos atžvilgiu.

TBT jurisdikcija yra griežtai sureguliuota Romos Statuto. Darbe minėta, kad TBT savo jurisdikcija papildo valstybių nacionalinę jurisdikciją. TBT įsikišimas galimas tuo atveju, kai valstybė negali ar nenori vykdyti savo nacionalinės jurisdikcijos. Reikia pabrėžti, kad Baltarusija nėra Romos statuto dalyvė. Taigi, tokiu atveju itin sudėtinga TBT vykdyti jurisdikciją Baltarusijos atžvilgiu. Doktrinoje pastebima, kad Teismas gali išimtinu atveju pripažinti turintis jurisdikciją ne Romos statuto dalyvės atžvilgiu (Klamberg, 2017). Baltarusijos kontekste teoriškai įmanomas tik vienas būdas – TBT pripažįsta, turintis jurisdikciją, kai dėl Baltarusijos nusikaltimų į TBT prokurorą kreipiasi Saugumo Taryba Romos statuto 13 straipsnio b punkto pagrindu. Kaip ir minėta, Saugumo Taryba yra politinė institucija, todėl mažai tikėtina, kad ji sulauktų visų nuolatinių narių palaikymo. Atsižvelgtina ir į tai, kad TBT galėtų nepripažinti turintis jurisdikciją Baltarusijos veiksmų atžvilgiu ir tuo

pagrindu, kad padaryti nusikaltimai nelaikytini, kaip labai sunkūs ir visą tarptautinę bendriją verčiantys susirūpinti (Romos statuto 5 straipsnio 1 dalis).

5. ATSAKOMOSIOS PRIEMONĖS IR JŲ TEISĖTUMAS

Po Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo ir Baltarusijos opozicionierių Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymo, tarptautinė bendruomenė atsakė įvesdamos Baltarusijai sankcijas. Europos Sąjunga, kartu su JAV, Jungtine Karalyste ir Kanada sankcionavo asmenis, susijusius su orlaivio nutupdymu bei tam tikras Baltarusijos kompanijas. Europos Sąjunga žengė dar toliau, uždarydama savo oro erdvę Baltarusijos oro linijų orlaiviams.

Atsakomosios priemonės ir jų taikymo aspektai reglamentuoti Tarptautinės teisės komisijos Valstybių atsakomybės dėl tarptautinės teisės pažeidimų straipsnių projekte. Projekto 49 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas atsakomųjų priemonių objektas – nukentėjusi valstybė imasi atsakomųjų priemonių prieš valstybę, kuri yra atsakinga už tarptautinį teisės pažeidimą su tikslu, kad valstybė laikytųsi savo įsipareigojimų (Draft articles on responsibility of States..., 2001). Šiame straipsnyje apibrėžtos ir atsakomųjų priemonių ribos - jos taikomos tuo laikotarpiu, kuriuo valstybė nesilaiko savo įsipareigojimų. Valstybės, taikydamos atsakomąsias priemones, turi laikytis proporcingumo principo. TTT savo jurisprudencijoje dėl atsakomųjų priemonių taikymo proporcingumo yra išaiškinęs, kad atsakomųjų priemonių poveikis turi būti proporcingas patirtai žalai, atsižvelgiant į atitinkamas teises (Case concerning the Gabčíkovo-Nagymaros Project, 1997). Analogiška proporcingumo principo samprata atsakomųjų priemonių atžvilgiu apibrėžta ir Projekto 51 straipsnyje. Projekto 52 straipsnyje numatytos sąlygos, kurias turėtų išpildyti atsakomąsias priemones taikanti valstybė. Valstybė turėtų reikalauti iš atsakingos valstybės, kad ši laikytųsi įsipareigojimų ir perspėti apie sprendimą taikyti atsakomąsias priemones bei pasiūlyti derybas. Projekte taip pat numatyta, kad atsakomosios priemonės neturėtų būti taikomos, arba jei yra taikomos, tai turėtų būti nutrauktos, jei tarptautinės teisės pažeidimas išnyko ir jei laukiama ginčo išspindimo teisme arba arbitraže, kuris turi įgaliojimus priimti privalomus sprendimus ginčo šalims. Projektas nedraudžia valstybėms, kurios nėra nukentėjusios nuo atsakingos valstybės, taikyti atsakomąsias priemones, jei siekiama ginti bendrą valstybių interesą ar pažeidimas liečia visą tarptautinę bendruomenę. Pasak Elena Katselli Proukaki, kitų valstybių (ne nukentėjusių) atsakomųjų priemonių taikymas gali būti suprantamas, kaip tam tikras solidarumo konceptas, siekiant grupės valstybių ar visos tarptautinės bendruomenės interesų (Proukaki, 2009).

Valstybių taikomos atsakomosios priemonės į Baltarusijos tarptautinės teisės pažeidimus, nutupdant Ryanair orlaivį, autoriaus vertinimu, yra teisėtos. Valstybės iškart po orlaivio nutupdymo pasmerkė Baltarusijos veiksmus ir reikalavo Baltarusijos nedelsiant paleisti suimtus Romaną Protasevičių ir Sofiją Sapegą. Baltarusija, kaip žinoma, tokio reikalavimo nevykdė, todėl valstybės atitinkamai pritaikė atsakomasias priemones. Autoriaus vertinimu, Baltarusijai pritaikytos atsakomosios priemonės yra proporcingos padarytiems tarptautinės teisės pažeidimams. Reikia atsižvelgti į tai, kad padarytas labai sunkus, pagal Monrealio konvenciją, nusikaltimas prieš civilinę aviaciją, paskleidžiant tyčia melagingą informaciją, kuri sukėlė pavojų orlaivio saugumui. Absoliuti dauguma valstybių taikytų atsakomųjų priemonių yra nukreiptos būtent į Baltarusijos civilinę aviaciją ir su ja bei su pačiu nutupdymu susijusius asmenis bei įmones.

Valstybėms pritaikius sankcijas, Baltarusija grasino, kad kreipsis į ICAO Tarybą dėl pritaikytų atsakomųjų priemonių teisėtumo. Pastebėtina, kad ICAO Tarybai priėmus atsakomasias priemones pritaikiusioms valstybėms nepalankų sprendimą, atsivertų kelias į ginčo sprendimą TTT. Visgi, autoriaus vertinimu, didelė tikimybė, kad ICAO Taryba nepriims sprendimo, bandydama išnaudoti derybų kelią, tačiau net jei ir priimtų – mažai tikėtina, kad atsakomosios priemonės būtų pripažintos neteisėtomis. Valstybių taikomos atsakomosios priemonės netgi panašios į Čikagos konvencijoje numatytas, kaip antai, oro erdvės uždarymas tam tikroms oro linijoms, ką ir padarė minėtos valstybės Baltarusijos oro linijų atžvilgiu.

IŠVADOS

1. ICAO atliktas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo faktinių aplinkybių tyrimas yra svarbus ne tik nepriklausomam tikrųjų įvykio aplinkybių nustatymui, tačiau yra reikšmingas ir kaip vienas iš efektyvių ICAO teisinių instrumentų, kuris atkreipia visos tarptautinės bendruomenės dėmesį ir skatina imtis priemonių, kurios užkirstų kelią ateityje panašaus pobūdžio įvykiams.
2. Baltarusija nepažeidė Jungtinių Tautų Chartijoje numatyto jėgos nenaudojimo principo ir Čikagos konvencijoje numatyto draudimo naudoti ginklus prieš civilinę aviaciją, nes Ryanair skrydžio 4978 nutupdymui Baltarusijos kariniai orlaiviai neturėjo jokios įtakos.
3. Baltarusijos veiksmai nėra suderinami su Čikagos konvencijoje įtvirtintais tikslais, todėl Baltarusija pažeidė Čikagos konvenciją. ICAO Taryba yra pagrindinis organas, kuris turėtų spręsti dėl Baltarusijos atsakomybės. Nors ICAO Taryba per savo egzistavimą daug prisidėjo prie ginčų išsprendimo derybomis, tačiau abejojama dėl jos, kaip kvazi-teisminės institucijos efektyvumo priimant sprendimus dėl valstybių ginčų.
4. Baltarusija tyčia paskleisdama melagingą informaciją apie orlaivyje padėtą bombą ir tuo sukeldama pavojų orlaivio ir jo keleivių saugumui, padarė Monrealio konvencijoje apibrėžtą nusikaltimą. Baltarusijos patraukimas atsakomybėn už Monrealio konvencijoje numatytą nusikaltimą realiai sunkiai įgyvendinamas, kadangi Baltarusija Monrealio konvencijoje yra padariusi išlygą dėl ginčų sprendimo arbitraže ar TTT.
5. JT Saugumo Taryba savo egzistavimo laikotarpiu yra pasižymėjusi kovoje su terorizmu ir nusikaltimais prieš civilinę aviaciją. Visgi, Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo atveju Saugumo Taryba yra neefektyvi dėl savo nuolatinių narių politinio angažuotumo.
6. Baltarusijos opozicionierių Romano Protasevičiaus ir Sofijos Sapegos sulaikymas, nutupdant Ryanair orlaivį, tarptautinės baudžiamosios teisės požiūriu yra neteisėtas.

Tačiau, mažai tikėtina, kad Baltarusija galėtų būti patraukta atsakomybėn pagal Romos Statuto nuostatas.

7. Valstybių taikytos ir iki šiol taikomos atsakomosios priemonės dėl Baltarusijos tarptautinės teisės pažeidimų, nutupdant Ryanair orlaivį, tarptautinės teisės požiūriu yra teisėtos ir proporcingos. Atsakomųjų priemonių taikymas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymo istorijoje yra vertinamas kaip vienintelis realus būdas tarptautinei bendruomenei veiksmingai ir efektyviai reaguoti į Baltarusijos tarptautinės teisės pažeidimus.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Tarptautinės teisės aktai

1. Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (1944). TAR, 2015, 15733.
2. Jungtinių Tautų Chartija (1945). *Valstybės žinios*, 2002, 15-557.
3. Visuotinė žmogaus teisių deklaracija (1948). *Valstybės žinios*, 2006, 68-2497.
4. Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų veiksmų, padarytų orlaiviuose (1963). *Valstybės žinios*, 1997, 19-416.
5. Tarptautinis pilietinių ir politinių teisių paktas (1966). *Valstybės žinios*, 2002, 77-3288.
6. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės (1969). *Valstybės žinios*, 2002, 13-480.
7. Konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu (1970). *Valstybės žinios*, 1997, 19-417.
8. Konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą (1971). *Valstybės žinios*, 1997, 19-418.
9. Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3bis) (1984).
10. Tarptautinio Baudžiamojo Teismo Romos statutas (1998). *Valstybės žinios*, 2003, 49-2165.
11. International Civil Aviation Organisation, *Annex 2 to the Convention on International Aviation – Rules of the Air* (2005).
12. ICAO, *Rules for the Settlement of Differences*, ICAO Doc 7782/2.
13. International Legal Commission, Draft articles on Responsibility of States for internationally wrongful acts (2001).
14. ICAO (2022) Event involving Ryanair flight FR4978 in Belarus airspace on 23 may 2021 Report of the ICAO Fact-Finding Investigation.

Rezoliucijos

1. United Nations Security Council Resolution 731 Libyan Arab Jamahiriya (1992).
2. United Nations Security Council Resolution 748 Libyan Arab Jamahiriya (1992).
3. European Parliament resolution of 17 September 2020 on the situation in Belarus (2020/2779(RSP)). *OJ C 385, p. 122-127.*

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. rugpjūčio 18 d. rezoliucija Nr. XIII-3281 dėl padėties Baltarusijos Respublikoje po suklastotų prezidento rinkimų. TAR, 17514.

Specialioji literatūra

1. Valutytė, A. et al (2020). *Poseidono kova prieš Dzeusą? Perskridimo laisvės reguliavimo ypatumai tarptautinėje jūrų ir oro teisėje, XXI amžiaus iššūkiai tarptautinei teisei.* Liber Amicorum Sauliui Katuokai. Mokslo straipsnių rinkinys. ISBN 9789955199953.
2. Vasiliauskienė, V. (2013). Terorizmo apibrėžimas tarptautinėje teisėje, Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka. Mokslinių straipsnių rinkinys. ISSN 2335-2035.
3. Žilinskas, J. (2001) Nusikaltimų žmoniškumui sąvokos raida tarptautinės baudžiamosios teisės šaltiniuose, *Jurisprudencija*, t. 19(11); 125-140.

Užsienio specialioji literatūra

1. EJIL:TALK *Aerial Incident of 23 May 2021: Belarus and the Ryanair Flight 4978* Written by Miles Jackson and Antonios Tzanakopoulos [interkatyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.ejiltalk.org/aerial-incident-of-23-may-2021-belarus-and-the-ryanair-flight-4978/> (žiūrėta 2022 m. rugsėjo 2 d.).
2. JURIST *The Interception of Ryanair Flight FR4978 – An Undoing of International Aviation Law?* Riwik Sharma [interaktyvus]. Prieiga per internetą:

<https://www.jurist.org/commentary/2022/02/ritwik-sharma-international-aviation-law-belarus-interception/> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 2 d.]

3. Roy S. Lee *et al* (1999). *The International Criminal Court: issues, negotiations, results.* *Kluwer Law International.*
4. Sateesha Hinder, T. *et al* (2021) “*THREATENING AVIATION SAFETY: CASE OF STUDY FROM THE RYANAIR FLIGHT 4978 INCIDENT*”. *GLOBAL RESEARCH REVIEW*, 1(3).
5. Vaugeois, M. (2016). *Settlement of Disputes at ICAO and Sustainable Development.* Occasional Paper Series No. IV, McGill Institute of Air and Space Law.
6. Milde, M. (2008). “*RENDITION FLIGHTS*” *AND INTERNATIONAL AIR LAW.* Redress.
7. Bae, J. (2012). *Review of the Dispute Settlement Mechanick Under the International Civil Aviation Organization: Contradiction of Political Body Adjudication.* *Journal of International Dispute Settlement*, Vol 4, No. 1.
8. Sanchez, G. (2010) *The Impotence of the Chicago Convention’s Dispute Settlement Provisions.* 10 *Issues in Aviation Law and policy* 27.
9. Erotokritou, C. (2012). *Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation.* *Inquiries Journal*, 4.
10. Katselli Proukaki, E. (2009). *The Problem of Enforcement in International Law: Countermeasures, the Non-Injured State and the Idea of International Community* (1st ed.). Routledge.
11. Huttunen, M.T. (2021). *The right to overflown state to divert or intercept civil aircraft under a bomb threat: an analysis with regard to Ryanair flight 4978.* *Journal Transport Security* 14, 291-306.

Teismų praktika

1. 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), Judgment, (2020), I.C.J Reports 2020, p. 173.
2. Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro), Judgment, (2007), I.C.J. Reports 2007, p. 43.
3. Application of the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism and of the International Convention on the Elimination of All forms of Racial Discrimination (Ukraine v. Russian Federation), Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Reports 2019, p. 558.
4. Application of the International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism and of the International Convention on the Elimination of All forms of Racial Discrimination (Ukraine v. Russian Federation), (2019), Dissenting opinion of Vice-president Xue, I.C.J. Reports 2019, p. 558.
5. Questions of interpretation and application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), (1998), Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Reports 1998, p. 9.
6. Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary v. Slovakia), (1997), Judgment, I.C.J. Reports 1997, p. 7.

Kiti šaltiniai

1. UN News *Guterres deeply concerned over 'forced landing' and arrest of Belarus opposition journalist, as condemnation grows* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://news.un.org/en/story/2021/05/1092642> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 4 d.].
2. IATA Press Releases *IATA Releases 2021 Airline Safety Performance* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-02-01/> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 3 d.].

3. UN NEWS *Latin American nations voice concerns to Ban over rerouting of Bolivian leader's plane* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://news.un.org/en/story/2013/07/444262> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 8 d.]
4. The New York Times *Belarus Forces Down Plane to Seize Dissident; Europe Sees 'State Hijacking'* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.nytimes.com/2021/05/23/world/europe/ryanair-belarus.html> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 4 d.].
5. European Council Press Releases *European Council conclusions on Belarus, 24 may 2021* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/24/european-council-conclusions-on-belarus-24-may-2021/> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 4 d.].
6. Council of the Eu Press release *Belarus: Declaration By the High Representative on behalf of the EU on the forced diversion of Ryanair flight FR4978 to Minsko n 23 May 2021* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/24/belarus-declaration-by-the-high-representative-on-behalf-of-the-eu-on-the-forced-diversion-of-ryanair-flight-fr4978-to-minsk-on-23-may-2021/> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 4 d.].
7. My Government News *Position of the Republic of Lithuania regarding the forced landing of Ryanair flight in Minsko n 23 may 2021* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://lrv.lt/en/news/position-of-the-republic-of-lithuania-regarding-the-forced-landing-of-ryanair-flight-in-minsk-on-23-may-2021> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 4 d.].
8. ICAO Newsroom *ICAO Council condemns Belarus over 2021 Ryanair flight bomb threat and diversion* [interkatyvus]. Prieiga per internetą: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-strongly-condemns-Belarus-over-2021-Ryanair-flight-bomb-threat-and-diversion.aspx> [žiūrėta 2022 m. rugsėjo 20 d.].
9. BNS *The ICAO Assembly condemns Belarus in its resoliution over the forced landing of Ryanair plane in Minsk in May 2021* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <https://sc.bns.lt/view/item/445639> [žiūėta 2022 m. rugsėjo 20 d.].
10. ICAO Legal Commitee (2018) *Review of the Rules for the settlement of differences.*

SANTRAUKA

Tarptautinis teisinis Ryanair skrydžio 4978 teisinis vertinimas

Magistro baigiamajame darbe tarptautinės teisės požiūriu vertinamas Ryanair skrydžio 4978 nutupdymas, analizuojamos ICAO tyrimo komandos nustatytos faktinės aplinkybės, tarptautinės teisės kontekste vertinami Baltarusijos veiksmai nutupdant Ryanair orlaivį ir Baltarusijos atsakomybė dėl tarptautinės teisės pažeidimų, taip pat vertinamas valstybių atsakomųjų priemonių taikymo Baltarusijai teisėtumas.

Pirmojoje darbo dalyje aptariamas ICAO, kaip organizacijos ir ICAO tyrimo komandos vaidmuo išaiškinant Ryanair orlaivio nutupdymo aplinkybes. Analizuojamos esminės įvykio faktinės aplinkybės.

Antrojoje darbo dalyje aptariami Ryanair orlaivio nutupdymui aktualūs tarptautiniai teisės aktai, tokie kaip JT Chartija, Čikagos ir Monrealio konvencijos bei Romos Statutas. Analizuojamos jų atsiradimo priežastys ir aplinkybės. Aptariami tarptautinių teisės aktų tikslai, jais įsteigtų organizacijų ir jų institucijų funkcijos bei įgaliojimai.

Trečiojoje darbo dalyje vertinami Baltarusijos veiksmai nutupdant Ryanair orlaivį tarptautinės teisės kontekste. Analizuojami Baltarusijos veiksmai, kurie pažeidžia tarptautinės teisės aktus ir veiksmai, kurie nekvalifikuotini kaip pažeidžiantys tarptautinę teisę.

Ketvirtojoje darbo dalyje vertinamas atsakomybės Baltarusijai taikymas pagal tarptautinius teisės aktus. Vertinamas atsakomybę galinčių taikyti tarptautinės teisės institucijų vaidmuo, jų veikimo problematika Baltarusijos atžvilgiu.

Penktojoje darbo dalyje analizuojamas valstybių atsakomųjų priemonių taikymo teisėtumas pagal tarptautinę teisę. Aptariamos atsakomųjų priemonių taikymo sąlygos ir kiti reikalavimai teisėtam jų taikymui. Įvertinamas valstybių Baltarusijai taikytų atsakomųjų priemonių teisėtumas tarptautinės teisės kontekste.

SUMMARY

International legal assessment of the landing of Ryanair flight 4978

Laimonas Petreikis

The master's thesis evaluates the downing of Ryanair flight 4978 from the point of view of international law, analyzes the factual circumstances established by the ICAO investigation team, evaluates the actions of Belarus in the downing of the Ryanair aircraft in the context of international law and the responsibility of Belarus for violations of international law, as well as evaluates the legality of the state's application of countermeasures to Belarus.

The first part of the paper discusses the role of ICAO as an organization and the ICAO investigation team in clarifying the circumstances surrounding the downing of the Ryanair aircraft. The essential factual circumstances of the event are analyzed.

The second part of the paper discusses international legal acts relevant to Ryanair's aircraft landing, such as the UN Charter, The Chicago and Montreal Conventions, and the Rome Statute. The reasons and circumstances of their occurrence are analyzed. The goals of international legal acts, the functions and powers of the organizations established by them, and their institutions are discussed.

The third part of the paper evaluates the actions of Belarus in the downing of the Ryanair aircraft in the context of international law. The actions that violate international legislation and actions that cannot be qualified as violating international law are analyzed.

The fourth part of the work assesses the application of responsibility to Belarus in accordance with international legal acts. The role of international law institutions that can apply responsibility, the problematic of their operation in relation to Belarus is evaluated.

The fifth part of the work analyzes the legality of the application of countermeasures by states according to international law. The conditions for the application of countermeasures and other requirements for their legal application are discussed. The legality of countermeasures applied by states to Belarus in the context of international law is assessed.