

Prawo

Wojna powietrzna a międzynarodowe prawo humanitarne

Mateusz Piątkowski



Wojna powietrzna a międzynarodowe prawo humanitarne



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

[Kup książkę](#)

Prawo

Wojna powietrzna a międzynarodowe prawo humanitarne

Mateusz Piątkowski



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

Łódź 2021

[Kup książkę](#)

Mateusz Piątkowski – Uniwersytet Łódzki, Wydział Prawa i Administracji
Katedra Prawa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych
90-232 Łódź, ul. Kopcińskiego 8/12

RECENZENT

Agnieszka Szpak

REDAKTOR INICJUJĄCY

Monika Borowczyk

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Trzy kropki – Joanna Maź

SKŁAD I ŁAMANIE

Munda – Maciej Torz

KOREKTA TECHNICZNA

Leonora Gralka

PROJEKT OKŁADKI

Agencja Reklamowa efectoro.pl

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/Veneratio

© Copyright by Mateusz Piątkowski, Łódź 2021

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2021

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Wydanie I. W.09779.20.0.M

Ark. wyd. 59,0; ark. druk. 50,125

ISBN 978-83-8142-942-9

e-ISBN 978-83-8220-111-6

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

90-131 Łódź, ul. Lindleya 8

www.wydawnictwo.uni.lodz.pl

e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl

tel. 42 665 58 63

[Kup książkę](#)

*Książkę poświęcam mojej rodzinie i przyjaciołom,
zarówno w kraju, jak i za granicą.
Bez waszej modlitwy, wsparcia oraz serdeczności
jej powstanie nie byłoby możliwe.*

Spis treści

Ważniejsze skróty	17
Wstęp	19
Wybór głównego tematu monografii	22
Struktura opracowania	24
Cele i główne tezy opracowania	26
Metodologia badań	27
 Rozdział I	
Zjawisko wojny powietrznej od początków lotnictwa wojkowego do współczesności	29
1. Definicja wojny powietrznej	29
2. Wojna powietrzna w ujęciu historycznym	32
2.1. Narodziny lotnictwa wojkowego i jego rozwój do 1903 roku	32
2.2. Sterowce i pierwsze bombardowania strategiczne	34
2.3. Rozwój lotnictwa wojkowego w przededniu I wojny światowej	35
2.4. Przebieg działań wojennych podczas I wojny światowej (1914–1918)	36
2.5. Użycie lotnictwa w pierwszej wojnie światowej – konkluzje	41
3. Doktryna wojny powietrznej w okresie międzywojennym	41
3.1. Koncepcja Giulia Douheta	41
3.2. Koncepcja Amadea Mecozziego	45
3.3. „Skrzydłata obrona” Williama „Billy’ego” Mitchella. Amerykańska koncepcja bombardowań strategicznych	45
3.4. Hugh Trenchard. Brytyjska koncepcja prowadzenia wojny powietrznej	48
3.5. Doktryna powietrznej konieczności Jamesa M. Spaighta	52
3.6. Polskie spojrzenie na koncepcję wykorzystania lotnictwa w okresie międzywojennym	53
4. Lotnictwo w okresie międzywojennym	55
4.1. <i>Air policing</i>	55
4.2. Wojna powietrzna okresu międzywojennego	57

8 Spis treści

5. Zarys działań lotnictwa w okresie II wojny światowej	57
5.1. Okres początkowy	57
5.2. Rozwój koncepcji bombardowania moralnego	59
5.3. Początek nalotów saturacyjnych. Przybycie sił amerykańskich do Europy	63
5.4. Kontrowersyjne efekty połączonej ofensywy bombowej	66
5.5. Konkluzje związane ze strategią wojny powietrznej w okresie 1939–1945 na europejskim teatrze wojennym	68
5.6. Pacyficzny teatr walki 1939–1945	69
6. Powojenne wykorzystanie sił powietrznych	73
6.1. Korea – zapomniany konflikt	73
6.2. Wojna sześciodniowa i starcia powietrzne podczas konfliktu Jom Kippur	76
7. Konflikt zbrojny w Wietnamie – nowa perspektywa wykorzystania sił powietrznych	78
7.1. Operacja „Rolling Thunder”	78
7.2. Operacje „Linebacker I” i „Linebacker II” oraz wojna powietrzna o charakterze precyzyjnym	82
7.3. <i>Rules of Engagement</i> (ROE) oraz <i>targeting</i>	89
8. Współczesna wojna powietrzna	91
8.1. Starcia powietrzne w wojnie iracko-irańskiej w latach 1980–1988	91
8.2. Falklandy 1982 jako przykład konfliktu ograniczonego	91
8.3. Irak 1991 i zjawisko dominacji powietrznej	93
8.4. Strefy zakazu lotów w Iraku	97
8.5. Wojna domowa w byłej Jugostawii i strefa zakazu lotów	98
8.6. Serbia 1999 – potwierdzenie doktryny Douheta?	100
8.7. Irak 2003 i selektywna eliminacja	102
8.8. Libia 2011	104
8.9. Ukraina 2014	105
9. Lotnictwo na tzw. wojnie z terrorem	106
9.1. Użycie bezzałogowych wojskowych statków powietrznych	106
9.2. Operacja lotnicza w Afganistanie 2001	108
9.3. Syria 2011–2018	110
9.4. Lotnictwo w działaniach przeciwko tzw. Państwu Islamskiemu	111
10. Wnioski	114

Rozdział II

Prawo wojny powietrznej i jego źródła **117**

1. Uwagi wstępne	117
2. Definicja prawa wojny powietrznej	117
3. Definicja wojskowego statku powietrzego	118
4. Generacje prawa wojny powietrznej	119
5. Źródła międzynarodowego prawa wojny powietrznej	121
5.1. Uwagi wstępne	121
5.2. Klauzula Martensa jako źródło prawa wojny powietrznej	124

5.3. Reguła intertemporalna	128
5.4. Traktaty oraz sposoby ich interpretacji	130
5.5. Zwyczaj prawnomiędzynarodowy	135
5.6. Zasady uznawane przez państwa cywilizowane	143
5.7. Orzecznictwo międzynarodowe	146
5.8. Projekty traktatów międzynarodowych	147
5.9. Jednostronne oświadczenia państw	148
5.10. Stanowisko organizacji międzynarodowych	148
5.11. Stanowisko organów quasi-sądowych	149
5.12. Rozkazodawstwo wojskowe	152
5.13. Stanowisko doktryny, organizacji zrzeszających ekspertów, inicjatyw akademickich	153
6. Międzynarodowe standardy ochrony praw człowieka jako źródło prawa wojny powietrznej	156

Rozdział III

Materialny zakres prawa wojny powietrznej 167

1. Uwagi wstępne	167
2. Wojna jako instytucja prawa międzynarodowego	167
3. Historyczne spojrzenie na definicję wojny	168
4. Od „wojny” do „konfliktu zbrojnego”	171
5. Napad powietrzny i jego rola w określeniu granic obowiązywania temporalnego międzynarodowego prawa humanitarnego	176
6. Przykłady jednostronnych incydentów zbrojnych z udziałem lotnictwa	177
6.1. Zestrzelenie U-2 1 maja 1960 roku	177
6.2. Interwencja indyjska w Bangladeszu	177
6.3. Libia 1981–1989	178
6.4. Liban 1984	179
6.5. Zatoka Perska 1987	179
6.6. Wojna w Kaszmirze 1999	179
6.7. Operacja „Orchard”	180
6.8. Incydenty międzypaństwowe podczas konfliktu w Syrii	180
7. Subiektywna teoria konfliktu zbrojnego	181
8. Obiektywna teoria konfliktu zbrojnego. Kontrowersje związane z chwilą jego powstania oraz kryterium intensywności	184
9. Elementy subiektywne i obiektywne konfliktu zbrojnego	189
9.1. Sprawa por. Roberta O. Goodmana i stosowanie międzynarodowego prawa humanitarnego poza konfliktem zbrojnym	193
10. Konkluzje	198
11. Temporalny zakres obowiązywania międzynarodowego prawa humanitarnego	199
11.1. Spojrzenie historyczne	199
11.2. Powrót do deklaracji wojny. Wojna japońsko-rosyjska z 1905 roku	203

10 Spis treści

11.3. III Konwencja haska z 1907 roku	207
11.4. Zbrodnia niezapowiedzianego ataku lotniczego?	208
12. Niemieżdzynarodowa wojna powietrzna	209
13. Niemieżdzynarodowy konflikt zbrojny	210
14. Status załogi wojskowego statku powietrznego w niemieżdzynarodowym konflikcie zbrojnym	215
15. Geograficzny zakres stosowania prawa wojny powietrznej	217

Rozdział IV

Rozwój prawa wojny powietrznej 221

1. Prawo wojny powietrznej jako część tzw. prawa haskiego. Uwagi wstępne	221
2. Depesza Otto von Bismarcka z 18 listopada 1870 roku	225
3. Prawo bombardowań artyleryjskich	227
4. Konferencja brukselska z 1874 roku	232
5. Projekt prawa wojny lądowej z 1880 roku Instytutu Prawa Międzynarodowego	235
6. Próba delegalizacji wojny powietrznej – Haga 1899	235
7. Projekt Instytutu Prawa Międzynarodowego bombardowań morskich miast otwartych z 1896 roku	238
8. Bombardowania lądowe i morskie – Haga 1899	240
9. Status prawny przestrzeni powietrznej na początku XX wieku	243
10. I projekt Paula Fauchille'a z 1902 roku	244
11. Międzynarodowe prawo wojny powietrznej w projekcie Paula Fauchille'a z 1902 roku	248
12. Sesja Instytutu Prawa Międzynarodowego w Gandawie w 1906 roku	251
13. Rozwój prawa lotniczego przed I wojną światową	254
14. Rozwój zasady wyłącznej suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej	257
15. II konferencja pokojowa w Hadze z 1907 roku	258
15.1. Uwagi ogólne	258
15.2. Przedłużenie IV Deklaracji z 1899 roku w sprawie zakazu zrzucania z balonów pocisków i środków wybuchowych	259
15.3. Przyjęcie art. 25 Regulaminu haskiego z 1907 roku	261
15.4. Fiasco XIV Deklaracji haskiej z 1907 roku	264
15.5. Bombardowania morskie na konferencji haskiej z 1907 roku	265
15.6. Deklaracja interpretacyjna Den Beer Poortugaela	267
15.7. Dyskusja nad listą celów wojskowych w IX Konwencji haskiej z 1907 roku	268
15.8. Odmienność zasad regulujących bombardowania lądowe i morskie	270
16. Sesja Instytutu Prawa Międzynarodowego w 1910 roku	271
17. Sesja Instytutu Prawa Międzynarodowego w 1911 roku	273
18. Projekt prawa wojny powietrznej Paula Fauchille'a	273
19. Komentarz do projektu kodeksu wojny powietrznej z 1911 roku	278
20. Projekt praw wojny powietrznej V. Le Moyné'a	280
21. Projekt prawa wojny powietrznej autorstwa Jamesa M. Spaighta	281
22. Regulacja statusu prawnego przestrzeni powietrznej w latach 1911–1918	285

22.1. Brytyjska ustawa o żegludze powietrznej – Air Navigation Act z 1911 roku	285
22.2. Porozumienie francusko-pruskie z 1913 roku	285
22.3. I wojna światowa a postawa państw neutralnych	286
23. Erozja immunitetu miast niebronionych	289
24. Krytyka art. 25 Regulaminu haskiego z 1907 roku. Dyskusja nad prawnym statusem Londynu jako miasta bronionego	290
25. I wojna światowa – doktryna francuska a bombardowania powietrzne	292
26. Artykuł 25 Regulaminu haskiego z 1907 roku i jego wymiar w wojnie powietrznej	296
27. Projekt bombardowań powietrznych Paula Fauchille'a	297
28. Atak na Lipawę z 29 stycznia 1915 roku	300
29. Kazuistyczne podejście do teorii celu wojskowego	301

Rozdział V

Haskie reguły wojny powietrznej i ich wpływ na prawo wojny powietrznej w okresie II wojny światowej. Stan prawa wojny powietrznej w latach 1945–1972 **303**

1. Doświadczenia I wojny światowej – wojna powietrzna w perspektywie prawnej. Status XIV Deklaracji haskiej z 1907 roku	303
2. Waszyngtońska konferencja rozbrojeniowa 1921–1922	305
3. Zagadnienie wojny powietrznej na waszyngtońskiej konferencji rozbrojeniowej	307
4. Haskie reguły wojny powietrznej z 1923 roku	309
4.1. Uwagi ogólne	309
4.2. Przebieg prac komisji jurystów	309
4.3. Propozycja włoska i amerykańska uregulowania reżimu bombardowań powietrznych	311
4.4. Status wojskowego statku powietrznego i załogi w świetle reguł z 1923 roku	313
5. Prawo bombardowań powietrznych w regulacji z 1923 roku	323
5.1. Uwagi ogólne	323
5.2. Bombardowania terrorystyczne	323
5.3. Kryterium obszaru bronionego a kryterium celu wojskowego	324
5.4. Niepraktyczność testu obszaru niebronionego w kontekście wojny powietrznej	326
5.5. Konsekwencja uznania danego obszaru za broniony	328
5.6. IX Konwencja haska o bombardowaniach morskich a działania lotnicze	329
5.7. Definicja celu wojskowego w świetle art. 24 Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	331
5.8. Podział na bombardowanie taktyczne i strategiczne	333
6. Wady Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	334
7. Recepcja Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku w doktrynie prawa międzynarodowego	338
8. Doktryna prawa międzynarodowego i teoria celu wojskowego	344
9. Pozostałe zagadnienia poruszone w ramach Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	348

12 Spis treści

9.1. Ochrona dóbr kultury	348
9.2. Szpiegostwo w wojnie powietrznej	348
9.3. Władza nad nieprzyjacielskimi i neutralnymi statkami powietrznymi oraz osobami na pokładzie	349
9.4. Przypadki zestrzeliwania cywilnych statków powietrznych należących do walczących w okresie II wojny światowej	350
9.5. Obowiązki walczących względem państw neutralnych oraz obowiązki państw neutralnych względem państw walczących. Internowanie wojskowych statków powietrznych oraz załóg przez państwo neutralne	352
9.6. Przepisy końcowe Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	355
10. Raport specjalistów MKCK z 1930 roku	357
11. Kongres praski z 1922 roku. Wojna powietrzna i międzynarodowe prawo lotnicze	360
12. Konferencja rozbrojeniowa 1932–1934 w Genewie	361
13. Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego – <i>International Law Association</i> (ILA)	369
13.1. Projekt wojny powietrznej ILA z Buenos Aires z 1922 roku	369
13.2. Konferencja w Sztokholmie w 1924 roku	371
13.3. Projekt konwencji dotyczącej bombardowań powietrznych – Amsterdam 1938	373
14. Projekt MKCK z Monako z 1934 roku	375
15. Liga Narodów i zagadnienie wojny powietrznej	378
16. Rezolucja Ligi Narodów z 1938 roku w sprawie bombardowań powietrznych	381
16.1. Uwagi ogólne. Tak zwany plan pokojowy III Rzeszy	381
16.2. Wojna powietrzna w Chinach i Liga Narodów	382
16.3. Przemówienie Neville’a Chamberlaina w Izbie Gmin z 21 czerwca 1938 roku	383
16.4. Dyskusja w obrębie Rady Ligi Narodów	383
16.5. Rezolucja Zgromadzenia Ligi Narodów z 30 września 1938 roku	387
16.6. Międzynarodowa komisja ustalająca fakty dotyczące bombardowań lotniczych w Hiszpanii	389
17. Studium André Henry-Coüanniera	391
18. Próby ratyfikacji dokumentu z 1923 roku	392
18.1. Analiza korespondencji dyplomatycznej	396
19. Przykłady implementacji treści Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku do regulaminów wojskowych	398
19.1. Włochy	398
19.2. Japonia	400
19.3. Zjednoczone Królestwo	400
19.4. Rzeczpospolita Polska	401
19.5. III Rzesza	402
19.6. Francja	403
19.7. Stany Zjednoczone	404
20. Czy Haskie reguły wojny powietrznej z 1923 roku uzyskały status zwyczajowy przed 1 września 1939 roku?	406
21. II wojna światowa i stan przestrzegania norm prawa wojny powietrznej	410

21.1. Deklaracja prezydenta Roosevelta z 1 września 1939 roku	410
21.2. Wieluń, 1 września 1939 roku – jedyne miasto niebronione?	413
21.3. Erozja <i>opinio iuris</i> i początek totalnej wojny powietrznej	414
21.4. Afirmacja nieograniczonej wojny powietrznej	416
22. Represalia w wojnie powietrznej jako uzasadnienie totalnej wojny powietrznej	419
23. Stan prawa wojny powietrznej w początkowym okresie II wojny światowej	425
24. Upadek norm rządzących wojną powietrzną w okresie II wojny światowej	428
24.1. <i>Desuetudo</i>	428
24.2. <i>Non-liquet</i>	429
24.3. Rajd 1000 bombowców na Kilonię – koniec obowiązywania Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	430
25. MKCK w okresie II wojny światowej	434
26. Projekt MKCK z New Delhi z 1956 roku	434
26.1. Uwagi ogólne	434
26.2. Cele wojskowe w świetle projektu MKCK z 1956 roku	435
26.3. Definicja pojęcia „atak”	436
26.4. Rozwój amerykańskiej wizji prawa wojny powietrznej w latach 1956–1976	439
27. Doktryna prawa międzynarodowego wobec zjawiska nieograniczonej wojny powietrznej	442

Rozdział VI

Prawo wojny powietrznej w świetle PD I	447
1. Uwagi ogólne	447
2. Definicja pojęcia ludności cywilnej. Problem quasi-kombatantów	449
3. Bombardowanie strefowe w PD I	456
4. Zakaz ataków bez rozróżnienia w PD I	460
4.1. Środki ataku	460
4.2. Metody ataku	463
4.3. Typy bombardowań powietrznych	465
4.4. Krytyczny punkt prawa bombardowań powietrznych	468
5. Zasada proporcjonalności w PD I	469
5.1. Uwagi ogólne	469
5.2. Subiektywizm zasady proporcjonalności w PD I	473
5.3. Stosowanie zasady proporcjonalności w praktyce	476
5.4. Zasada proporcjonalności – wskazówki interpretacyjne	478
5.5. Ochrona załogi wojskowego statku powietrznego jako element zasady proporcjonalności	480
5.6. Nielegalne metody prowadzenia działań wojennych jako element równania proporcjonalności	481
6. Definicja ataku	484
7. Deklaracje interpretacyjne do treści PD I	486
8. Definicja celów wojskowych w PD I	488

14 Spis treści

8.1. Uwagi ogólne. „Cel wojskowy” czy „obiekt wojskowy”?	488
8.2. Przebieg prac przygotowawczych	490
8.3. Artykuł 52 PD I jako centralny punkt zasady rozróżniania	494
8.4. Klasyfikacja celów wojskowych w świetle PD I	496
8.5. Obiekty podwójnego zastosowania w świetle art. 52 PD I	498
8.6. Abstrakcyjny charakter definicji celu wojskowego w PD I	503
8.7. Istotny wkład do działalności wojskowej	504
8.8. Określona korzyść wojskowa	505
8.9. PD I i zasada konserwacji energii wojskowej	506
8.10. Rozszerzenie koncepcji celu wojskowego w amerykańskiej doktrynie militarnej	508
8.11. Domniemanie cywilnego przeznaczenia pewnych dóbr	511
9. Ochrona dóbr kultury	512
10. Ochrona środowiska naturalnego a prawo wojny powietrznej	517
11. Ochrona infrastruktury szczególnego typu	520
12. Stosowanie środków ostrożności	525
12.1. Uwagi ogólne	525
12.2. Przebieg prac przygotowawczych nad treścią obowiązku stosowania środków ostrożności	526
12.3. Wykładnia art. 57 PD I	528
13. Status obszarów niebronionych	537
14. IV Konwencja genewska z 1949 roku i prawo wojny powietrznej	545
15. III Konwencja genewska z 1949 roku i prawo wojny powietrznej	547
16. II Konwencja genewska z 1949 roku	551
17. Relacja PD I w stosunku do wcześniejszych norm prawa bombardowań powietrznych	551
18. Granice kodyfikacji prawa wojny powietrznej przez PD I	556

Rozdział VII

Wybrane aspekty prawa wojny powietrznej o charakterze szczegółowym

561

1. Uwagi wstępne	561
2. Status osób ewakuujących się w sytuacji awaryjnej z uszkodzonego samolotu	561
3. Wiarołomstwo, stosowanie fałszywych oznaczeń	569
4. Perfidia a fortele wojenne	574
5. Kamuflaż w wojnie powietrznej	578
6. Oznakowanie wojskowych statków powietrznych	584
7. Oznaczenie o zmniejszonej widoczności. Oznaczenie bezzałogowych wojskowych statków powietrznych	591
8. Obowiązek umundurowania załogi wojskowego statku powietrznego	595
9. Zasady rządzące legalnością uzbrojenia wojskowego statku powietrznego	598
9.1. Zakaz czynienia zbędnych cierpień i nadmiernych obrażeń	598
9.2. Obowiązek przeprowadzenia przeglądu prawnego broni	607

10. Wybrane zagadnienia związane z wykorzystaniem uzbrojenia lotniczego	609
10.1. Broń precyzyjnego rażenia	609
10.2. Amunicja zapalająca poniżej 400 gramów	616
10.3. Bomby zapalające	619
10.4. Białe fosfor	625
11. Wojna powietrzna w świetle międzynarodowego prawa lotniczego	627
11.1. Konwencja paryska z 1919 roku	627
11.2. Konwencja chicagowska z 1944 roku	628
11.3. Samolot cywilny w strefie konfliktu zbrojnego	629

Rozdział VIII

Wojna powietrzna i orzecznictwo międzynarodowe **633**

1. Uwagi wstępne	633
2. Sprawa poruczników Walkera i Smitha – stosowanie amunicji zapalającej w wojnie powietrznej	633
3. Wyrok grecko-niemieckiego Mieszanego Trybunału Arbitrażowego w sprawie Coenca Bros v. Niemcy oraz wyrok rumuńsko-niemieckiego Mieszanego Trybunału Rozjemczego w sprawie Kiriadolou v. Niemcy	634
4. Sprawa Lotus i jej wpływ na międzynarodowe prawo humanitarne	637
5. <i>Kommandobefehl</i>	639
6. Sprawa linczu w Essen	639
7. Ustawa o nieprzyjacielskich lotnikach	640
8. Sprawa zatopienia statku „Laconia”	643
9. Międzynarodowy Trybunał Wojskowy w Norymberdze	645
9.1. Dowódcy Luftwaffe przed MTW	645
9.2. Proces Einsatzgruppe	651
9.3. Proces Erharda Milcha	653
10. Międzynarodowy Trybunał Wojskowy dla Dalekiego Wschodu	654
11. Zasada Rendulica	658
12. Ryuichi Shimoda i inni v. Państwo	661
13. Opinia doradcza MTS z 1996 roku	665
14. Międzynarodowy Trybunał Karny dla byłej Jugosławii	671
14.1. Stanislav Galić – atakowanie ludności cywilnej, sądowe stosowanie zasady proporcjonalności, zwyczajowy status Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku	671
14.2. Kupreškić i pozorne bombardowanie celów wojskowych	676
14.3. Milan Martić – wykorzystanie broni kasetowej w obszarze zaludnionym	678
14.4. Dragomir Milošević – bomby paliwowo-powietrzne, stacja TV jako cel wojskowy	680
14.5. Slobodan Praljak i klasyfikacja mostów jako celów wojskowych	682
14.6. Gotovina – nieuzasadnione niszczenie miejscowości oraz bombardowanie bez rozróżnienia	684

16 Spis treści

15. Raport Komitetu przy Prokuratorze MTKJ w sprawie bombardowań NATO w Serbii w 1999 roku	690
16. Raport Goldstone'a	700
17. Libia 2011	703
18. Operacja „Protective Edge”	704
19. <i>Eritrea-Ethiopia Claims Commission</i> (Komisja do spraw roszczeń Erytrea – Etiopia)	708
20. Sprawa płk. Georga Kleina	709
21. Niezależna Międzynarodowa Komisja Śledcza do spraw Syryjskiej Republiki Arabskiej	711
22. Raport do Kongresu Stanów Zjednoczonych z przebiegu działań podczas I wojny w Zatoce Perskiej	712

Rozdział IX

Bezzałogowość i autonomia w wojnie powietrznej **715**

1. Bezzałogowość w wojnie powietrznej	715
1.1. Uwagi ogólne	715
1.2. Bezzałogowość i prawo wojny powietrznej	719
1.3. Status cywilnych operatorów bezzałogowych wojskowych statków powietrznych	722
2. Autonomia i przyszła wojna powietrzna	724
2.1. Uwagi wstępne	724
2.2. Definicja autonomiczności	726
2.3. Idealna autonomiczność w wojnie powietrznej	728
2.4. Legalność zabójczej autonomii	730
2.5. Kapitulowanie przed autonomicznym bezzałogowym wojskowym statkiem powietrznym	737
2.6. Rozwiązanie traktatowe w przedmiocie LAWS	739
2.7. „Znacząca ludzka kontrola”	743
2.8. Lekcje z historii prawa wojny powietrznej co do przyszłych regulacji w dziedzinie LAWS. Postulaty <i>de lege ferenda</i>	746

Zakończenie **751**

Bibliografia **757**

Ważniejsze skróty

- AKPC** Amerykańska konwencja praw człowieka z 22 listopada 1969 r.
CDDH *Diplomatic Conference on the Reaffirmation and Development of International Applicable in Armed Conflicts*, zapisy Konferencji dyplomatycznej o potwierdzeniu i rozwoju prawa międzynarodowego w konfliktach zbrojnych w latach 1974–1977

IV Deklaracja haska z 1899 roku, Deklaracja z 1899 roku

Deklaracja w sprawie zakazu rzucania, przez okres 5 lat, z balonów pocisków i środków wybuchowych z 29 lipca 1899 r.

XIV Deklaracja haska z 1907 roku

Deklaracja w sprawie zakazu rzucania z balonów pocisków i środków wybuchowych z 18 października 1907 r.

Deklaracja petersburska z 1868 roku

Deklaracja w sprawie pocisków wybuchających małego kalibru z 11 grudnia 1868 r.

Dz.U. Dziennik Ustaw

EKPC Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności z 4 listopada 1950 r. (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.)

ETPC Europejski Trybunał Praw Człowieka

ILA *International Law Association*

Instrukcja harwardzka

Humanitarian Policy and Conflict Research, Manual on International Law – Applicable to Air and Missile Warfare, Instrukcja prawa wojny powietrznej i rakietowej Centrum Polityki Humanitarnej i Konfliktów Zbrojnych Uniwersytetu Harvarda

KNZ Karta Narodów Zjednoczonych (Dz.U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 ze zm.)

Konwencja CCW

Konwencja o zakazie lub ograniczeniu użycia pewnych broni konwencjonalnych, które mogą być uważane za powodujące nadmierne cierpienia lub mające niekontrolowane skutki, sporządzona w Genewie 10 października 1980 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 23, poz. 104 ze zm.)

KPM Komisja Prawa Międzynarodowego

KPT Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439)

MKCK	Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża
MPPOP	Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych otwarty do podpisu w Nowym Jorku 19 grudnia 1966 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167)
MTK	Międzynarodowy Trybunał Karny
MTKJ	Międzynarodowy Trybunał Karny dla byłej Jugosławii
MTPC	Międzylamerykański Trybunał Praw Człowieka
MTS	Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości
MTW	Międzynarodowy Trybunał Wojskowy
MTWDW	Międzynarodowy Trybunał Wojskowy dla Dalekiego Wschodu
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i> , Sojusz Północnoatlantycki
NGO	<i>non-governmental organization</i> , organizacja pozarządowa
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych
PD I, Protokół dodatkowy I	Protokół dodatkowy I dla Konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r., dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych, sporządzony w Genewie 8 czerwca 1977 r. (Dz.U. z 1992 r. Nr 41, poz. 175)
PD II, Protokół dodatkowy II	Protokół dodatkowy II dla Konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r., dotyczący ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych, sporządzony w Genewie 8 czerwca 1977 r. (Dz.U. z 1992 r. Nr 41, poz. 175, zał.)
RAF	<i>Royal Air Force</i> , Królewskie Siły Powietrzne
RB ONZ	Rada Bezpieczeństwa ONZ
RE	Rada Europy
Regulamin haski	Załącznik do Konwencji haskiej: Regulamin dotyczący praw i zwyczajów wojny lądowej z Hagi, 18 października 1907 r.
SAM	<i>Surface to Air Missile</i> , rakietka ziemia – powietrze
Statut rzymski MTK	Rzymski Statut Międzynarodowego Trybunału Karnego, sporządzony w Rzymie 17 lipca 1998 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 78, poz. 708 ze zm.)
STSM	Staty Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej
UA	Unia Afrykańska
UE	Unia Europejska
USAF	<i>United States Air Force</i> , Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych
USAAF	<i>United States Army Air Force</i> , Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych podczas II wojny światowej
ZO ONZ	Zgromadzenie Ogólne ONZ

Wstęp

Osoba, która stworzy pierwszy akceptowalny zbiór zasad regulujący sposób prowadzenia wojny powietrznej, uzyska podziękowania milionów istnień ludzkich i otrzyma tytuł Francisa Liebera XX wieku¹.

Zadaniem prawnika badającego prawo międzynarodowe dotyczące wojny, który nie uzurpuje sobie przy tym funkcji moralisty, filantropa czy międzynarodowego ustawodawcy, jest zrozumienie istoty wojny jako faktu, ze wszystkimi jej okropnościami i nieregularnościami. Jest on wezwany do wskazania i przedstawienia zasad praktycznych, bazujących na wyraźnej zgodzie narodów oraz pozostających w szacunku względem abstrakcyjnie pojmowanej sprawiedliwości dającej się ująć, nie jest przy tym uprawniony do formułowania stronniczych i pobieżnych ocen danego zagadnienia w drodze spekulacji czy lekkomyślnego proponowania reform².

Lotnictwo we współczesnej erze wydaje się najważniejszym środkiem prowadzenia walki orężnej. Przykład kampanii lotniczych toczących się na przestrzeni ostatnich trzech dekad wskazuje na formowanie się decydującego czynnika mającego decydować o sukcesie w przyszłym konflikcie zbrojnym. Organizowanie się sił powietrznych uważano już od początków XX wieku za przedmiot szczególnej normy międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych³.

1 Francis Lieber – amerykański prawnik niemieckiego pochodzenia, autor tzw. Instrukcji dla Armii Stanów Zjednoczonych z 1863 roku, z okresu wojny secesyjnej, uznawanej za pierwszy, nowoczesny dokument *ius in bello*. W. G. Downey, *Revision of the Rules of Warfare*, Proceedings of the American Society of International Law at its Forty-Third Annual Meeting Held at Washington, April 28–30 1949, s. 108.

2 A. Sheldon, *Political and Legal Remedies for War*, Londyn 1880, s. 1.

3 Termin „międzynarodowe prawo humanitarne” zaproponowany przez MKCK w latach 50. XX wieku stopniowo stał się zaaprobowaną nazwą określającą konglomerat norm i przepisów prawa międzynarodowego obowiązujący w ramach konfliktów zbrojnych. Na potrzeby spójności językowej należy wskazać, że wykorzystywanymi wciąż sformułowaniami są pojęcia

Wynikało to ze szczególnej, dotychczas nieznanej, zdolności nowego narzędzia prowadzenia działań wojennych do rażenia nieprzyjaciela na nieosiągalne dotychczas dystanse. Po raz pierwszy geograficzne ujęcie wojny przestało być ograniczone tylko i wyłącznie do obszarów znajdujących się w zasięgu artylerii lądowej bądź morskiej. Siła ognia wojskowych statków powietrznych zaczęła przewyższać zdolność pojedynczego żołnierza, by wraz z nastaniem ery ciężkich czterosilnikowych bombowców strategicznych wywierać na przeciwnika większe oddziaływanie niż jakakolwiek dywizja czy też armia urządzona na wzór XIX-wieczny. Projekcja powyższej siły względem kombatantów wymagała przyjęcia ograniczeń, zwłaszcza w zakresie dysponowania środkami powodującymi nadmierne obrażenia oraz zbędne cierpienia, a także broni niekontrolowanych w czasie i przestrzeni⁴.

Pojawienie się balonów, sterowców, a następnie samolotu otworzyło trzeci żywioł ziemski jako nowy wymiar prowadzenia działań wojennych. Był to przełom w dotychczas bipolarnym reżimie prawnym obejmującym tradycyjnie wojnę morską i lądową. Autonomia statków powietrznych stanowiła wyzwanie badawcze w kontekście statusu prawnego przestrzeni powietrznej. Co znamienne, o ile w przypadku lotnictwa cywilnego zawarcie pierwszych porozumień międzynarodowych jest niemal chronologicznie zbliżone do dat pionierskich osiągnięć braci Wright czy Louisa Blériota, o tyle w kontekście prawa wojny powietrznej materia szybko stała się przedmiotem wyjątkowo żmudnego procesu legislacyjnego, którego tempo rozwoju nie było w stanie korespondować z postępami technologicznymi lotnictwa wojskowego. Samolot szybko przestał odgrywać rolę wyłącznie taktyczną, operując jedynie w pobliżu strefy bezpośredniej styczności bojowej, a stał się narzędziem strategicznym rozstrzygającym losy bitew z dala od frontu. Wielki wpływ na negatywne doświadczenia okresu I i II wojny światowej miały wizje teoretyków lotnictwa, uznających maszyny bombowe za środek zdolny do samodzielnego zwycięstwa w wojnie. Co znamienne, sukces ten nie miał zostać osiągnięty poprzez pokonanie nieprzyjaciela w bitwie, lecz wskutek załamania jego zdolności ekonomiczno-społecznych do prowadzenia działań wojennych. Tak pojmowana wizja wykorzystania lotnictwa wojskowego doprowadziła do podważenia fundamentalnych zasad rozróżniania pomiędzy walczącymi a ludnością cywilną. Bezpośrednio także wpłynęła na fakt nieratyfikowania przez żadne państwo jednego w historii „kodeksu” wojny powietrznej w postaci projektu komisji jurystów z 1923 roku. Konsekwencją tego jest brak do dnia dzisiejszego traktatu, który regulowałby kompleksowo wszelkie zagadnienia wykorzystania lotnictwa wojskowego w przyszłym konflikcie zbrojnym. Społeczność międzynarodowa na zjawisko woj-

„prawo konfliktów zbrojnych” czy też „*ius in bello*”. Pomiedzy tymi sformułowaniami a pojęciem „międzynarodowe prawo humanitarne” występują jedynie różnice o charakterze semantycznym. Zob. D. Schindler, *International Humanitarian Law: Its Remarkable Development and Its Persistent Violation*, „*Journal of the History of International Law*” 2003, vol. 5, s. 171.

4 Zob. M. Piątkowski, *O wartości normatywnej Deklaracji petersburskiej z 1868 roku*, „Międzynarodowe Prawo Humanitarne” 2018, t. IX, s. 101.

ny powietrznej reagowała zawsze retroaktywnie, często próbując regulować użycie samolotu w wojnie przez zupełnie nieadekwatne rozwiązania, m.in. poprzez analogię dostosować działanie lotnictwa do warunków obowiązujących w wojnie morskiej i lądowej. Okazało się to nie tylko rozwiązaniem błędnym naukowo i techniczne, ale także miało bardzo poważne następstwa w praktyce działań wojennych. Wady te przetrwały zasadniczo aż do 1977 roku, kiedy tragedia bombardowań powietrznych stała się kołem zamachowym zmian w myśleniu polityczno-prawnym poprzez odejście od teorii wojny totalnej do zasady koncentracji wysiłku wojennego. Powody tej zmiany nie miały charakteru czysto humanitarnego, lecz były inherentnie związane z sukcesem operacji „Linebacker II”, gdzie skupienie całości energii wojskowej na celach wyłącznie militarnych doprowadziło Stany Zjednoczone do osiągnięcia sukcesu politycznego, jakim było zawarcie porozumień paryskich w 1973 roku i wycofanie się tego państwa z wojny w Indochinach.

Pomimo przełomu i rzeczywistego postępu przepisów *ius in bello*, zwłaszcza w przedmiocie ochrony ludności cywilnej i gwarancji praw kombatantów przed oddziaływaniami pewnych typów uzbrojenia, współczesna rzeczywistość pola walki wciąż jest wyzwaniem dla wielu norm prawa wojny powietrznej. W dalszym ciągu klasyfikowanie przedmiotu akcji wojskowej – jakim jest cel wojskowy – napotyka na obiektywne trudności. Wzrost precyzji środków uzbrojenia i rozpoznania nie wpływa w każdych warunkach na całkowite wyeliminowanie zjawiska strat towarzyszących (*collateral damage*). Asymetryczność konfliktów XXI wieku, w których strony walczące często wykorzystują prawo międzynarodowe jako swoisty „oręż” czy też doktrynę polityczno-wojskową, oddziałuje także na przebieg operacji lotniczych. Oprócz dotychczasowych wyzwań pojawiają się również nowe, związane ze stopniową eliminacją człowieka jako operatora systemów uzbrojenia. Zjawisko autonomiczności w wojnie powietrznej wydaje się przełomem nie tylko technicznym, ale także filozoficzno-prawnym, który może być trudny do pogodzenia z istniejącą siatką międzynarodowego prawa humanitarnego.

Należy wskazać, że zjawisko wojny powietrznej nie obejmuje wyłącznie zjawiska bombardowań powietrznych. Przedmiotem regulacji prawnych są również zasady obowiązujące względem statusu wojskowych statków powietrznych, sytuacji prawnej załogantów, a także reguły obowiązujące względem doboru uzbrojenia lotniczego. Rozwój tych norm był wynikiem długotrwałej praktyki, mającej często swoje źródła blisko 100 lat temu, u zarania lotnictwa wojskowego. Przy braku relewantnego współczesnego traktatu międzynarodowego, który w kompleksowy sposób reguluje powyższe zagadnienia, wymagane jest dokonanie głębokiej analizy historyczno-prawnej rozwoju techniki lotniczej oraz myśli prawniczej.

Niniejsza praca jest zwieńczeniem badań prowadzonych w ciągu 5 lat studiów doktoranckich, których efektem była rozprawa doktorska pt. „Współczesna wojna powietrzna w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych”, obroniona 22 grudnia 2018 roku na Wydziale Prawa Administracji Uniwersytetu Łódzkiego.

Wybór głównego tematu monografii

Zagadnienie wojny powietrznej w ujęciu międzynarodowego prawa humanitarnego wciąż oczekuje w polskiej nauce prawa międzynarodowego na kompleksowe opracowanie. Badaczami, którzy w formie fragmentów monografii bądź też artykułów publikowanych w czasopismach poświęcili część swoich wywodów kwestii wojny powietrznej, byli przede wszystkim dwaj znamienici pracownicy Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego: Remigiusz Bierzanek⁵ oraz Zbigniew Rotocki⁶, którzy wspólnie pochylił się nad zagadnieniem związanym z przypisaniem Haskim regułom wojny powietrznej mocy normy o charakterze zwyczajowym. Zbigniew Rotocki jako bezpośredni uczestnik kampanii wrześniowej sporządził również doskonałą analizę aktywności Luftwaffe podczas tego konfliktu⁷.

W okresie poprzedzającym I wojnę światową zagadnienie wojny powietrznej w ujęciu prawnym poruszała jako pierwsza doktryna francuska. Czołowym jej przedstawicielem był profesor Paul Fauchille, autor pierwszych prac naukowych poświęconych kwestii prawnego reżimu przestrzeni powietrznej, a także sprawozdawca trzech sesji Instytutu Prawa Międzynarodowego w latach 1902–1911. Szeroko w tym aspekcie wypowiadał się też profesor Uniwersytetu w Nancy Louis Rolland, a rozprawę doktorską pt. „Le Droit Futur De La Guerre Aérienne” sporządził V. Le Moyné⁸. W okresie przedwojennym wiele z ważnych prac poświęconych prawnym aspektom użycia lotnictwa w wojnie zostało opublikowanych na łamach czasopisma „Revue Générale de Droit Aérien” ukazującego się w latach 1932–1940. Wojnie powietrznej odrębny wolumen swojego traktatu o reżimie międzynarodowego prawa lotniczego poświęcił Joseph Kroell⁹. Najważniejszym przedstawicielem nauki brytyjskiej był James Malory Spaight, który w okresie poprzedzającym I wojnę światową, a także w latach późniejszych wydał trzy kompleksowe opracowania¹⁰.

5 R. Bierzanek, *Commentary, 1923 Hague Rules for the Control of Radio in Time of War*, [w:] N. Ronzitti (red.), *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Haga 1988.

6 Z. Rotocki, *Polish Directives of 1939 Concerning Aerial Bombardment in the Light of International Rules of Air Warfare*, „Polish Yearbook of International Law” 1970, vol. 3.

7 Z. Rotocki, *Operations de l'Aviation Allemande en Pologne en 1939 a la Lumiere du Droit International*, „Polish Yearbook of International Law” 1970, vol. 231.

8 V. Le Moyné, *Le Droit Futur de la Guerre Aérienne*, Nancy 1913; L. Rolland, *Les pratiques de la guerre aérienne dans la conflit de 1914 et le droit des gens*, „Revue Générale de Droit International Public” 1916.

9 J. Kroell, *Traité de Droit international public aérien: L'Aéronautique en temps de guerre*, Vol. II, Paryż 1936.

10 J. M. Spaight, *Air Bombardment*, „The British Yearbook of International Law” 1923–1924, vol. 4; J. M. Spaight, *Air Power and War Rights*, Londyn 1947; J. M. Spaight, *Air Power and War Rights*, Londyn 1924; J. M. Spaight, *Bombing Vindicated*, Londyn 1944; J. M. Spaight, *Aircraft in War*, Londyn 1914.

O wojnie powietrznej pisali w swych podręcznikach prawa międzynarodowego William Edward Hall czy Lassa Oppenheim¹¹. W Stanach Zjednoczonych zagadnieniami związanymi z bombardowaniami lotniczymi zajmowali się James Winford Garner¹², a także Morton William Royse¹³. Wybitnym przedstawicielem doktryny niemieckiej był Alex Meyer¹⁴. Warto wspomnieć o opracowaniu profesora Erika Castréna z Uniwersytetu w Helsinkach z 1938 roku¹⁵ oraz sędziego Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej Johna Basseta Moore'a¹⁶. Włoską perspektywę na prawo wojny powietrznej przedstawił Roberto Sandiford¹⁷.

Z istotnych powojennych opracowań warto wskazać osobę Hansa Blixa¹⁸, Georga Schwarzenbergera¹⁹, Davida Johnsona²⁰, Hamiltona DeSaussure²¹, a także Williama Haysa Parksa²². Prace dwóch niemieckich autorów (Heinza Marcusa Hanke²³ oraz Eberharda Spetzlera²⁴) zasługują w tej mierze na szczególne wyróżnienie. Wojna powietrzna była także przedmiotem wypowiedzi światowych autorytetów w dziedzinie prawa międzynarodowego – Herscha Lauterpachta²⁵ czy Philipa Caryla Jessupa²⁶. Po 1990 roku wojna powietrzna i jej relacja względem międzynarodowego prawa humanitarnego doczekała się dwóch opracowań o charakterze zbiorowym. Pierwszym był zbiór pod redakcją profesorów Natalino Ronzittiego i Gabrielli Venturini, natomiast drugim zbiór materiałów konferencyjnych pod kierownictwem profesor Anne-Sophie Millet-Devalle²⁷. Rozdziały poświęcone

11 W. E. Hall, *A Treatise on International Law*, Oxford 1904; L. Oppenheim, *International Law: A Treatise*, Londyn 1920.

12 J. W. Garner, *Proposed Rules for the Regulation of Aerial Warfare*, „American Journal of International Law” 1924, vol. 18.

13 M. W. Royse, *Aerial Bombardment and the International Regulation*, Nowy Jork 1928.

14 A. Meyer, *Völkerrechtlicher Schutz der friedlichen Personen und Sachen gegen Luftangriffe*, Berlin 1935.

15 E. Castrén, *Ilmasota – kansainvälisoikeudellinen tutkimus*, Helsinki 1938.

16 J. B. Moore, *International Law and Some Current Illusions and Other Essays*, Chicago 1924.

17 R. Sandiford, *Diritto Aeronautico di Guerra*, Rzym 1937.

18 H. Blix, *Area Bombardment: Rules and Reasons*, „The British Yearbook of International Law” 1978, vol. XLIX.

19 G. Schwarzenberger, *The Law of Air Warfare and the Trend Towards Total War*, „University of Malaya Law Review” 1959, vol. 1; G. Schwarzenberger, *Das Luftkriegsrecht und der Trend zum Totalen Krieg*, „German Yearbook of International Law” 1959, vol. 8.

20 D. Johnson, *Rights in Air Space*, Manchester 1965.

21 H. DeSaussure, *The Laws of Air Warfare: Are There Any?*, „International Law Lawyer” 1971, vol. 5.

22 W. H. Parks, *Air War and the Law of War*, „Air Force Law Review” 1990, vol. 32.

23 H. M. Hanke, *Luftkrieg und Zivilbevölkerung*, Frankfurt n. Menem 1992.

24 E. Spetzler, *Luftkrieg und Menschlichkeit*, Getynga 1956.

25 H. Lauterpacht, *The Problem of the Revision of the Law of War*, „The British Yearbook of International Law” 1952, vol. 29.

26 P. C. Jessup, *A Modern Law of Nations – An Introduction*, Nowy Jork 1949.

27 N. Ronzitti, G. Venturini (red.), *The Law of Air Warfare: Contemporary Issues (Essential Air and Space Law)*, Utrecht 2006; A.-S. Millet-Devalle (red.), *Guerre aérienne et droit international humanitaire*, Paryż 2015.

wojnie powietrznej można odnaleźć w pracach współczesnych autorów: Michaela Bothe, Matthew C. Waxmana, Matthew Lippmana, Anthonego Rogersa, Yorama Dinstein, Michaela N. Schmitta oraz Marca Sassòli.

Ostatnie lata to też intensywny rozwój polskiej doktryny prawa międzynarodowego humanitarnego, również w kontekście badań nad tzw. prawem haskim. Wiele z cennych wystąpień oraz publikacji w tym zakresie powstało w ramach cyklu wieloletnich konferencji organizowanych przez Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni przy współpracy z Uniwersytetem Gdańskim. Z autorów zajmujących się także powyższym zagadnieniem warto wskazać prace Marcina Marcinko²⁸ (temat tzw. *targetingu*), Kai Kowalczewskiej (bezzałogowce)²⁹, Agnieszki Szpak³⁰ oraz Patrycji Grzebyk³¹.

Jednakże w trakcie swoich badań autor nie natrafił na kompleksowe opracowanie poświęcone wyłącznie prawu wojny powietrznej, które oprócz dekodowania samego pojęcia przedstawiałoby podstawowe założenia problemu. Z uwagi na powyższe nauka prawa międzynarodowego humanitarnego wymaga uzupełnienia w ocenie autora o pozycję poświęconą w całości kwestii, która w swej istocie najbardziej wpłynęła na rozwój *ius in bello* w XX wieku.

Z uwagi na zakres pracy autor musiał pominąć szerszą analizę zagadnień związanych z neutralnością w wojnie powietrznej i statusem sanitarnych statków powietrznych.

Struktura opracowania

Monografia została podzielona na dziewięć głównych rozdziałów.

Pierwszy rozdział to próba zdefiniowania zjawiska wojny powietrznej jako wymiaru prowadzenia działań zbrojnych. Obejmuje analizę zarysu rozwoju technicznego lotnictwa, jego genezę jako środka walki zbrojnej oraz wpływu na pole walki w XIX i XX wieku. Przyjęta struktura jest niezbędna, aby zrozumieć znaczenie zjawiska i powody, dla których materia stała się podstawowym wyzwaniem

28 M. Marcinko, *Prowadzenie wojny powietrznej w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych*, [w:] Z. Falkowski, M. Marcinko (red.), *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych*, Warszawa 2014, s. 303–348.

29 K. Kowalczevska, J. Kowalewski (red.), *Systemy dronów bojowych: analiza problemów i odpowiedź społeczeństwa obywatelskiego*, Warszawa 2015.

30 A. Szpak, *Bezpośredni udział w działaniach zbrojnych w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego*, Toruń 2013; A. Szpak, *Międzynarodowe prawo humanitarne*, Toruń 2014.

31 P. Grzebyk, *Cele osobowe i rzeczowe w konfliktach zbrojnych w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2018.

dla nauki międzynarodowego prawa humanitarnego oraz przedmiotem szczególnej troski społeczności międzynarodowej. Analiza obejmuje w tej mierze także przedstawienie zmian w doktrynie, strategii oraz taktyce wykorzystania sił powietrznych aż do dnia dzisiejszego.

Rozdział drugi to próba zdefiniowania pojęcia „prawo wojny powietrznej” oraz umiejscowienia go w ramach międzynarodowego prawa humanitarnego.

Następnym elementem wywodu jest przedstawienie ram i fundamentów reżimu *ius in bello*, który ma charakter tożsamy i paralelny z wymiarem pojęcia „prawo wojny powietrznej” w zakresie stosowania przedmiotowego, podmiotowego, temporalnego i geograficznego, z uwzględnieniem okoliczności istotnie związanych z charakterystyką wojny powietrznej, jak np. kwestia pierwszego uderzenia i związanej z nim klasyfikacji tego aktu, będącego pierwszym elementem konfliktu zbrojnego (rozdział trzeci).

Rozdział czwarty jest poświęcony historycznemu rozwojowi historii prawa wojny powietrznej do 1923 roku.

Rozdział piąty obejmuje analizę dogmatyczno-porównawczą skupioną wokół Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku oraz ocenia ich status jako zwyczajowe prawo w okresie poprzedzającym okres II wojny światowej. Część ta obejmuje również analizę stopniowego „upadku” norm prawa międzynarodowego wskutek prowadzenia nieograniczonej wojny powietrznej w latach 1939–1945.

Rozdział szósty to przegląd relewantnych norm Protokołu dodatkowego I mających zastosowanie w prawie bombardowań powietrznych, a także analiza granic kodyfikacji prawa wojny powietrznej.

Rozdział siódmy prezentuje wybrane zagadnienia szczegółowo związane ze statusem osób ewakuujących się z uszkodzonego samolotu, z zagadnieniami perfidii, forteli wojennych, regułami rządzącymi oznakowaniem wojskowych statków powietrznych, a także normami obowiązującymi przy doborze środków walki.

Rozdział ósmy to zebranie relewantnych orzeczeń mających wartość w kontekście prawa wojny powietrznej, wydanych przez różnego rodzaju organy: sądy międzynarodowe, sądy krajowe bądź komisje śledcze.

Rozdział dziewiąty to analiza współczesnych wyzwań związanych z bezzałogowością i autonomicznością w działaniach lotnictwa wojskowego.

Autor ma świadomość, że znaczna część książki poświęcona jest zagadnieniom *prima facie* historycznym. Należy jednakże zwrócić uwagę, że rozwiązania te mają jedynie chronologicznie charakter wcześniejszy, gdyż ich wartość w kontekście prawnym, doktryny oraz praktyki państw jest wciąż relewantna. W pierwszej kolejności trzeba zaznaczyć, że do dnia dzisiejszego nie powstał kodeks prawa wojny powietrznej regulujący w sposób kompleksowy wszelkie zagadnienia tego prawa. Po drugie, szczególna instytucja międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych opiera się na historii rozumianej w istocie jako praktyka państw, będącej jednym z niezbędnych elementów wytworzenia się normy o charakterze zwyczajowym.

Cele i główne tezy opracowania

Celem prowadzenia badań jest uzupełnienie luki w nauce prawa międzynarodowego humanitarnego o rozprawę, która zostanie poświęcona w całości kwestii najbardziej wpływającej na rozwój *ius in bello* w XX wieku. Oprócz przedstawienia samego rozwoju koncepcji prawa wojny powietrznej, niezbędne jest zrealizowanie samodzielnych badań, opierając się na potrzebie zidentyfikowania zasadniczych problemów związanych z interpretacją norm międzynarodowego prawa humanitarnego, określających zakres dopuszczalnego użycia lotnictwa w konflikcie zbrojnym, nie tylko jako narzędzia (nowej broni), ale także jako **autonomicznego wymiaru prowadzenia działań wojennych, równoległego do zjawiska wojny lądowej oraz morskiej**. Z uwagi na przekrój tematu, uwzględnienie w znacznym stopniu perspektywy historycznej, należy podnieść, że międzynarodowe prawo humanitarne posiada specjalne unormowania rozwiązujące konflikt pomiędzy normami wcześniejszymi a późniejszymi. Rozwiązanie powyższych kolizji docelowo następuje poprzez stosowanie reguły kolizyjnej *lex posterior derogat legi priori*, zawartej w art. 30 ust. 3 KPT z 1969 roku, który wyłącza stosowanie traktatu wcześniejszego w takim zakresie, w jakim nie może on zostać pogodzony z przepisami traktatu późniejszego. Specyfika międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych, zwłaszcza w zakresie rozwoju tzw. prawa haskiego, bardziej wskazuje na rozwijanie i uzupełnianie regulacjami późniejszymi zapisów wcześniejszych (*lex posterior „amplificat” legi priori*), niż zastępowanie go wprost nowszym traktatem bądź zwyczajem międzynarodowym³². Dotyczy to w szczególności przepisów IV Konwencji haskiej i jej regulaminu o prawach i zwyczajach w wojnie lądowej z 1907 roku, które przepisy stanowią fundament *ius in bello*. Moc ich obowiązywania nie została w żaden sposób wprost bądź dorozumianie podważona przez późniejsze regulacje. Z uwagi na powyższą konstatację praca nie może zawęzać się jedynie do najbardziej adekwatnie współczesnej normy międzynarodowego prawa humanitarnego w postaci Protokołu dodatkowego I, lecz powinna zdaniem autora obejmować przekrój na pozór historycznych, ale wciąż aktualnych i obowiązujących rozważań o charakterze traktatowym bądź zwyczajowym. Stąd też znaczna część opracowania zostanie poświęcona chronologicznie pierwszym dokumentom *ius in bello* składającym się na wymiar pojęcia „prawo wojny powietrznej”. Metoda ta będzie zasadniczym czynnikiem porządkującym wywód w niniejszej pracy, który będzie zbudowany wokół zasadniczych, wzajemnie powiązanych tez:

1. Na gruncie międzynarodowego prawa humanitarnego nie występuje pojęcie „prawo wojny powietrznej” i niezbędne jest jego usystematyzowanie.

32 R. Kolb, K. Del Mar, *Treaties for Armed Conflict*, [w:] A. Clapham, P. Gaeta (red.), *The Oxford Handbook of International Law in Armed Conflict*, Oxford 2014, s. 76.

2. Rozwój norm prawa wojny powietrznej jest inherentnie powiązany z przełomami technologicznymi w lotnictwie wojskowym, na które prawo międzynarodowe reaguje z opóźnieniem, nie będąc zdolne do proaktywnego uregulowania zagadnienia z uwagi na względy natury militarnej.
3. Nieprawidłowość konstrukcji art. 25 Regulaminu haskiego z IV Konwencji haskiej z 1907 roku o prawach i zwyczajach obowiązujących w wojnie lądowej i jej niedostosowanie do warunków wojny powietrznej, przy założeniu braku obowiązywania innych, zwyczajowych norm regulujących zasady bombardowań powietrznych, spowodowała, że przebieg operacji lotniczych w latach 1939–1977 (najpóźniej od 31 maja 1942 roku) mógł się odbywać się w warunkach próżni prawnej o charakterze *non-liquet*.
4. Szeroko rozpowszechnione działania lotnicze o charakterze saturacyjnym wymierzone w ludność cywilną, podejmowane w latach 1939–1970, uniemożliwiają jednoznaczne stwierdzenie, czy działania te były naruszeniem istniejących norm prawa zwyczajowego.
5. Odejście w latach 70. i 80. XX wieku od działań skierowanych względem ludności cywilnej wynikało zarówno ze zmiany doktryny użycia lotnictwa w konflikcie zbrojnym, jak i rozwoju międzynarodowego prawa humanitarnego.
6. Przepisy Protokołu dodatkowego I są jedynie częściową kodyfikacją prawa wojny powietrznej, w pozostałym zakresie obowiązują normy zwyczajowe będące refleksem Haskich reguł wojny powietrznej z 1923 roku.
7. Nie istnieje w prawie międzynarodowym obowiązek wykorzystywania amunicji precyzyjnego rażenia, ale jej brak może poważnie ograniczyć możliwości operacyjne strony atakującej.
8. Istniejąca obecnie siatka międzynarodowego prawa humanitarnego adekwatnie odpowiada na wyzwania związane z trzecią i częściowo czwartą fazą rozwoju lotnictwa wojskowego.
9. Istniejąca obecna siatka międzynarodowego prawa humanitarnego jest nieadekwatna do zjawiska idealnej autonomiczności w działaniach powietrznych.

Metodologia badań

Złożoność zagadnienia wojny powietrznej w kontekście międzynarodowego prawa humanitarnego wymaga przyjęcia spojrzenia holistycznego, obejmującego szeroki kontekst pozaprawny, związany z historią wojskowości, techniki lotniczej, doktryny wykorzystania lotnictwa w konflikcie zbrojnym oraz znajomości realiów w stosunkach międzynarodowych. Perspektywa prawna obejmuje w pierwszej kolejności analizę opartą na istniejących źródłach prawa wojny powietrznej, które

z uwagi na brak jednoznacznej definicji wymagają wyodrębnienia jako mające istotną wartość z punktu widzenia zakresu monografii. W ramach pracy wykorzystano w pierwszej kolejności metodę historyczną zarówno w płaszczyźnie prawnej (jako genezę reżimu prawnego wojny powietrznej) oraz pozaprawnej (jako źródła pojęcia „wojna powietrzna”, ewolucji doktryny oraz techniki lotniczej), metodę dogmatyczną (rozumianą jako krytyczna analiza norm międzynarodowego prawa humanitarnego, orzecznictwa międzynarodowego oraz stanowisk międzynarodowych instytucji o znacznym autorytecie). Ograniczone zostało wykorzystanie analizy prawnoporównawczej z uwagi na fakt, że większość współczesnych instrukcji wojskowych i zasad użycia siły (tzw. *Rules of Engagement*) ma charakter tajny i nie może być wykorzystana do badań naukowych.

Rozdział I

Zjawisko wojny powietrznej od początków lotnictwa wojskowego do współczesności

1. Definicja wojny powietrznej

Istotnym komponentem pojęcia „prawo wojny powietrznej” jest sformułowanie „wojna powietrzna”. Do początków XX wieku istniał podział na wojnę lądową – związaną z działaniami sił zbrojnych na lądzie, oraz konfrontację o charakterze morskim – wynikającą z walki okrętów wojennych¹. W okresie poprzedzającym bezpośrednio wybuch I wojny światowej dostrzeżono pojawienie się nowej formy prowadzenia rywalizacji pomiędzy walczącymi w przestrzeni powietrznej. Pomiedzy wskazanymi wyżej rodzajami działań zbrojnych ze względu na rodzaj wymiaru (żywołu), w jakim się toczą, można wyróżnić działania o charakterze mieszanym, np. bitwę powietrzno-morską (z udziałem lotniskowców bądź lotnictwa morskiego) lub lądowo-morską (w postaci bombardowań morskich obszarów przybrzeżnych)².

Analizę pojęcia warto zacząć od prezentacji istniejących definicji. J. G. Gomez przez pojęcie wojny powietrznej rozumie „ogół operacji powietrznych o charakterze ofensywnym oraz defensywnym, wykonanym przez siły powietrzne z zamiarem wywarcia nacisku na nieprzyjaciela poprzez osiągnięcie przewagi w powietrzu”³.

1 Zob. D. Jordan, J. Kiras, D. Lonsdale, I. Speller, C. Tuck, C. D. Walton, *Understanding Modern Warfare*, Cambridge 2016.

2 Charakter taki miały w pierwszej kolejności starcia w okresie II wojny światowej związane z działaniami lotniskowców (np. bitwa o Midway). Koncepcja tzw. bitwy powietrzno-morskiej (Air-Sea Battle) jest jedną z zasadniczych doktryn strategicznych Stanów Zjednoczonych (zob. Department of Defense, *Air-Sea Battle: Service Collaboration to Address Anti-Access and Area Denial Challenges*, 2013).

3 „In principle, it could be said that air warfare is a set of offensive and defensive aerial operations carried out using the air force with the intention of imposing one's will on the adversary by achieving a sufficient degree of aerial superiority. On the other hand, when the court of Montpellier had to define air warfare in September 1945, it did so indirectly, limiting itself to an enumeration of the specific hardware involved, namely, balloons, dirigibles, aeroplanes, seaplanes and helicopters”. J. G. Gomez, *The Law of Air Warfare*, „International Review of the Red Cross” 1998, no. 323.

Definicja autora zwraca uwagę na powiązanie zjawiska wojny powietrznej ze zjawiskiem przewagi powietrznej, czyli ogółu działań lotnictwa mających na celu uzyskanie sukcesu taktyczno-strategicznego, pozwalającego na skuteczne i niezakłócone od wrogiej aktywności lotniczej operowanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych⁴.

Encyklopedia „Britannica” określa wojnę powietrzną jako „konglomerat operacji wojskowych wykonywanych przez samoloty, helikoptery oraz załogowe statki powietrzne. Wojna powietrzna może być wykonywana przeciwko celom zlokalizowanym w powietrzu, na lądzie, pod powierzchnią morza i na jego powierzchni”⁵. Amerykański *think-tank* RAND definiuje zjawisko wojny powietrznej jako „zdolność do wyłączenia z walki nieprzyjacielskich zasobów poprzez wykonanie strategicznych uderzeń z użyciem statków załogowych i bezzałogowych”⁶.

C. H. Stockton zwrócił uwagę w przededniu I wojny światowej, że wojna powietrzna była docelowo na tyle normatywnie powiązana z normami obowiązującymi w wojnie lądowej i morskiej, że wojnę powietrzną definiował jako „wojnę powietrzno-lądową bądź wojnę morsko-lądową”⁷. Francuski badacz J. Kroell, autor opracowania dedykowanego prawu wojny powietrznej w okresie międzywojennym, określał wojnę powietrzną jako „zestaw operacji przeprowadzonych przez wojującego przeciwko siłom zbrojnym drugiego wojującego”⁸. G. Schwarzenberger wskazał, że wojna powietrzna jest odmiennym zarówno w płaszczyźnie prawnej, jak i wojskowej wymiarem prowadzenia działań wojennych mających w pewnym zakresie autonomię, niemniej zdaniem autora „celem wojny powietrznej jest osłabienie potencjału wojennego wroga, ale działania lotnicze nie mogą prowadzić do osiągnięcia celu strategicznego” (kwestionował tym samym możliwość rozróżnienia ze względu na bombardowanie taktyczne i strategiczne)⁹.

4 „Przewaga w powietrzu (air superiority) – to taki stan dominacji sił powietrznych jednej strony nad siłami powietrznymi drugiej strony, który pozwala siłom lądowym i morskim tej pierwszej strony na prowadzenie działań w danym miejscu i czasie w warunkach braku skutecznego przeciwdziałania sił powietrznych drugiej strony”. J. Marszałkiewicz, *Rozwój doktryn powietrznych w okresie zimnej wojny*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2011/2012, s. 181; W. Michalak, *Przewaga w powietrzu i z powietrza*, „Zeszyty Naukowe AON” 2013, nr 3(92), s. 210.

5 „Air warfare, also called aerial warfare, the tactics of military operations conducted by airplanes, helicopters, or other manned craft that are propelled aloft. Air warfare may be conducted against other aircraft, against targets on the ground, and against targets on the water or beneath it. Air warfare is almost entirely a creation of the 20th century, in which it became a primary branch of military operation”, <http://www.britannica.com/topic/air-warfare> (dostęp: 16.10.2020).

6 RAND, *Air Warfare*, <https://www.rand.org/topics/air-warfare.html> (dostęp: 16.10.2020).

7 „By this term is included aerial warfare over the land and aerial warfare over the sea, or what has been termed «aerial land and aerial maritime warfare»”. C. H. Stockton, *Outlines of International Law*, Nowy Jork–Chicago–Boston 1914, s. 355.

8 „La guerre aérienne est un ensemble d’opérations effectués par les forces militaires d’un belligérant contre celles de son adversaire”. J. Kroell, *Traité de Droit international public aérien: L’Aéronautique en temps de guerre*, Vol. II, Paryż 1936, s. 49.

9 G. Schwarzenberger, *The Law of Air Warfare and the Trend Towards Total War*, „University of Malaya Law Review” 1959, vol. 1, s. 120.

Instrukcja harwardzka z 2009 roku przyjęła dość szeroką definicję zjawiska wojny powietrznej jako „operacji powietrznych odnoszących się do działań zbrojnych, co oprócz działań bojowych obejmują misje zwiadowcze, rozpoznania, ratunkowe oraz transportowe, podejmowane zarówno w ataku, jak i obronie”¹⁰.

Dokonując analizy przedstawionych powyżej definicji i pojęć, można przyjąć, że wojna powietrzna jest elementem działań zbrojnych, odbywających się w przestrzeni powietrznej pomiędzy walczącymi za pośrednictwem ich sił powietrznych. Wojna powietrzna to konglomerat bojowych operacji lotniczych odbywających się w przestrzeni powietrznej, zmierzających ostatecznie do osiągnięcia supremacji w powietrzu poprzez zwalczenie możliwości prowadzenia aktywnych działań lotniczych przez stronę przeciwną¹¹. Operacje lotnicze obejmują działania w przestrzeni powietrznej, w relacji powietrze – ziemia oraz powietrze – ląd, w ramach których dochodzi do wspierania wojsk lądowych i morskich oraz ograniczenia potencjału przeciwnika pozwalającego na prowadzenie wojny¹². Podnieść należy, iż wspólnym mianownikiem wszystkich przedstawionych definicji jest uznanie, iż przedmiotem wojny powietrznej jest ogół działań bojowych lotnictwa wojskowego podczas konfliktu zbrojnego. Pojęcie to ma dwa wymiary:

- a) *sensu stricto* – obejmujące swym zasięgiem zbrojną interakcję pomiędzy wrogimi statkami powietrznymi;
- b) *sensu largo* – ogół aktywności bojowej wojskowego statku powietrznego, obejmującej również działania lądowe i morskie, związane ze zwalczaniem celów nawodnych i naziemnych, a także działania innego typu statków powietrznych w strefie konfliktu zbrojnego¹³.

10 „The phrase «air and missile warfare», as used in the title of this Manual, adverts to air or missile operations that are specifically related to hostilities. In addition to air or missile combat operations (see Rule 1(c)), air or missile operations include surveillance, weather, reconnaissance, search-and-rescue, transport and other operations that may not be directly related to ongoing hostilities. The inclusion of operations «whether in offence or defence» is intended to highlight the fact that an operation's tactical or operational character has no bearing on the law of international armed conflict applicable to it. Thus, for instance, there is no distinction in the terminology of this Manual between an offensive attack and a defensive counter-attack”. Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, *Commentary on the HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Cambridge 2013, s. 9.

11 W literaturze wskazuje się na trzy stopnie kontroli nad przestrzenią powietrzną w warunkach konfliktu zbrojnego: a) korzystnej sytuacji powietrznej (gdy nieprzyjacielskie siły powietrzne nie są w stanie zapobiec sukcesowi wojsk lądowych bądź marynarki wojennej), b) przewagi powietrznej (gdy operacje wojskowe mogą odbywać się w danym czasie i przestrzeni bez większego oddziaływania nieprzyjacielskich sił powietrznych), c) supremacji powietrznej (gdy nie istnieje żadne realne oddziaływanie ze strony nieprzyjaciela). Odnaleźć można pojęcie tzw. dominaty powietrznej, gdzie wróg nie ma możliwość jakiegokolwiek działania w kontrolowanej przestrzeni powietrznej.

12 M. Piątkowski, *A Brief History of the Law of Aerial Warfare*, Beau Bassin 2017, s. 9.

13 Y. Dinstein, *The Laws of War in the Air*, „Israel Yearbook of Human Rights” 1981, vol. 11, s. 41.

2. Wojna powietrzna w ujęciu historycznym

2.1. Narodziny lotnictwa wojskowego i jego rozwój do 1903 roku

Od czasów Dedala i Ikara jednym z niespełnionych marzeń ludzkości było pokonanie siły grawitacji oraz wynalezienie obiektu zdolnego do lotu w powietrzu. Równolegle pojawiła się jednoczesna wola korzystania z powietrza jako nowego wymiaru prowadzenia działań zbrojnych. R. Higham i M. Parillo podają, że już podczas kampanii Aleksandra Macedońskiego w Baktrii (obszar dzisiejszego Afganistanu i Pakistanu) w 327 r. p.n.e. zdobycie tzw. Skały w Sogdianie zawdzięczane jest zajęciu wyżej położonej pozycji nad broniącymi się oblężonymi¹⁴. Podczas bitwy pod Legnicą w 1241 r. zwycięstwo wojsk tatarskich przypisywane jest m.in. wykorzystaniu mikstur chemicznych przenoszonych na wysokich chorągwiach¹⁵. Tatarzy wprowadzili elementy chińskiej sztuki prowadzenia działań wojennych, gdzie powszechne było korzystanie z latawców jako swoistych przyrządów mierniczych i rozpoznawczych. Latawcom, jako pierwowzoru platformy bezzałogowej, przypisuje się udział w pierwszym bombardowaniu lotniczym. Panujący w latach 1688–1703 król Tajlandii (ówczesnego Syjamu) Phetracha przymocował do latawców proch strzelniczy, co doprowadziło do zmniejszenia oporu jednej ze zbuntowanych prowincji¹⁶. Próby zbudowania pierwszych konstrukcji lotniczych, wzorowanych na anatomii ptactwa lotnego, były przedmiotem wysiłku jednego z geniuszy epoki renesansu – Leonarda da Vinci¹⁷. Realne efekty osiągnięto dopiero pod koniec XVIII wieku, kiedy zajmująca się produkcją papieru na terenie południowej Francji rodzina Montgolfier rozpoczęła pierwsze eksperymenty z wykorzystaniem papierowego materiału oraz wypełnionego nim ciepłego powietrza do unoszenia się w powietrzu. 4 lip-

14 R. Higham, M. Parillo, *The Influence of Airpower Upon History: Statesmanship, Diplomacy and Foreign Policy since 1903*, Lexington 2013, s. 1.

15 „Była tam w ich (mongolskim) wojsku między innymi chorągiewkami jedna ogromnej wielkości. (...) na wierzchołku jej drzewca tkwiła postać głowy wielce szpetnej i potwornej z brodą, kiedy więc Tatarzy o jedną stając w tył się byli cofnęli i zabierali do ucieczki, chorągwy niosący ów porzeczec poczętą tą głową z całej siły machać, a natychmiast buchnęła z niej jakaś para gęsta, dym i wiew tak smrodliwy, że za rozejściem się między wojskami tej zabójczej woni Polacy mdlejący i ledwo żywi ustali na siłach i niezdolnymi się stali do walki”. J. Długosz, *Roczniki Czyli Kroniki Sławnego Królestwa Polskiego*, księga VII, rok pański 1241, https://www.dbp.wroc.pl/biblioteki/wroclaw/attachments/article/714/Jan%20D%C5%82ugosz_Roczniki%20czyli%20Kroniki%20s%C5%82awnego%20Kr%C3%B3lestwa%20Polskiego_VII-VIII.pdf (dostęp: 16.10.2020).

16 P. Wooning, *A Short History of Kites: History of Flying – The Kites Role in Aviation and the Airplane, History of Things Series Book III*, ebook 2015.

17 J. D. Anderson, *A History of Aerodynamics: And Its Impact on Flying Machines*, Cambridge 1997, s. 21–25.

ca 1783 roku pierwszy balon (bezzałogowy) oderwał się skutecznie od ziemi. 19 września 1783 roku wynalazek załadowany zwierzętami przez 8 minut latał nad rezydencją Ludwika XVI w Wersalu. W tym samym roku, w dniu 15 października, J.-F. Pilâtre de Rozier i markiz d'Arlandes byli pierwszymi pasażerami na pokładzie balonu braci Montgolfier. Rozpoczęła się tym samym pierwsza era rozwoju lotnictwa – era lotnictwa balonowego. Wynalazek szybko znalazł realną użyteczność wojskową, gdyż już 2 kwietnia 1794 roku Komitet ds. Bezpieczeństwa Publicznego rewolucyjnej Francji podjął decyzję o utworzeniu pierwszej formacji lotniczej w obrębie francuskich sił zbrojnych, jaką był 1 Korpus Aerostatów (*La Compagnie d'aérostiers*)¹⁸. 2 czerwca 1794 roku balon o nazwie „L'Entreprenant” wykonał pierwszą misję bojową w charakterze rozpoznawczym, a podczas bitwy pod Fleurus (26 czerwca 1794 roku) dostarczał dowódcy armii francuskiej informacje o położeniu wojsk austriackich¹⁹. W trakcie wojny secesyjnej w 1861 roku siły zbrojne Unii („Północ”) utworzyły Armijny Korpus Balonowy (*Union Army Balloon Corps*), którego trzon stanowiły balony napełniane wodorem. Ich sposób przeznaczenia był podobny jak w przypadku jednostek francuskich, a podczas tzw. bitwy pod siedmioma sosnami pomiędzy 31 maja a 1 czerwca 1861 roku (*Battle of Seven Pines*) przyjmuje się, że informacje dostarczone przez załogę balonów „Constitution”, „Interpid” i „Washington” uratowały wojska Północy od okrążenia przez siły Konfederatów²⁰. Podczas oblężenia Paryża w latach 1870–1871 francuskie balony zapewniały dopływ materiałów, informacji oraz poczty dla otoczonych wojsk francuskich, wywołując w drodze powrotnej najważniejsze osoby w państwie (m.in. szefa francuskiego rządu Léona Gambette)²¹.

Pierwsza informacja o próbie bombardowania powietrznego (co interesujące, w formie bezzałogowej) została zanotowana w 1849 roku, kiedy wojska austriackie przygotowały 200 balonów zasilanych gorącym powietrzem, uzbrojonych w bomby z nastawnikami czasowymi, by zbombardować Wenecję, jednak przeszkodził temu przeciwny wiatr²². Istnieją także informacje dotyczące użycia bojowego balonów w formie bombowców podczas interwencji francuskiej w Indochinach (w trakcie bitwy pod Dien Bien Bhu w 1884 roku) oraz wojny japońsko-rosyjskiej w 1905 roku²³. Jako ciekawostkę można przytoczyć fakt, że w 1812 roku wojska rosyjskie planowały wypełnić balon ładunkami wybuchowymi, by zaatakować miejsce postoju cesarza Francuzów²⁴.

18 F. Stansbury Haydon, *Military Ballooning During the Early Civil War*, Baltimore 2000, s. 8.

19 F. Lyall, B. Larsen, *Space Law. A Treatise*, Nowy Jork 2009, s. 156.

20 H. Driver, *The Birth of Military Aviation, Britain 1903–1914*, Suffolk 1997, s. 131.

21 E. Castrén, *Ilmasota – kansainvälistöikeudellinen tutkimus*, Helsinki 1938, s. 25.

22 J. MacKenzie Bacon, *The Dominion of the Air: The Story of Aerial Navigation*, Londyn 1902, s. 141.

23 R. N. Macomber, *Honor Bound*, Sarasota 1911, s. 264.

24 J. Lefebvre, *Le droit des gens moderne dans la guerre continentale*, Paryż 1886, s. 68.

2.2. Sterowce i pierwsze bombardowania strategiczne

Nową erę w historii baloniarstwa otworzyło pojawienie się sterowców, wypełnionych wodorem oraz posiadających zainstalowane silniki wraz z przestronną i zamkniętą gondolą, uzależniając w znacznym stopniu sterowce od czynników atmosferycznych, nadając im niespotykaną ówczesnie autonomię operacyjną. Konstrukcja ta została szczególnie udoskonalona przez niemieckiego konstruktora Ferdinanda Grafa von Zeppelina. Zwiększenie udźwigu aerostatów nowego typu pozwoliło na wyposażenie sterowców w pierwsze prymitywne bomby lotnicze, a nawet uzbrojenie typu obronnego. Przed wybuchem I wojny światowej niemieckie siły zbrojne posiadały 11 statków powietrznych typu Zeppelin. Obawy przed działaniem sterowców wzbudziły zaniepokojenie brytyjskich kręgów wojskowych, w tym ówczesnego lorda admiralicji Winstona Churchilla, który nakazał brytyjskiemu lotnictwu przygotować prewencyjne ataki na bazy zeppelinów, a także nakreślić pierwsze plany zorganizowanej obrony przeciwlotniczej Londynu²⁵. 21 listopada 1914 roku doszło do pierwszych ataków lotniczych Sprzymierzonych na bazę niemieckich sterowców w Friedrichshafen. Z kolei niemieckie dowództwo uważało, że lotnicze uderzenia powietrzne wymierzone w centra miast pozwolą na wywołanie stanu paniki wśród brytyjskiej ludności cywilnej, obniżając poparcie społeczeństwa brytyjskiego dla zaangażowania sił Wspólnoty Brytyjskiej na kontynencie. Pomimo dysponowania środkiem pozwalającym na bezpośredni atak przeciwko Wyspom Brytyjskim, cesarz Wilhelm II osobiście sprzeciwiał się atakowi sterowców przeciwko stolicy Zjednoczonego Królestwa, obawiając się strat wśród brytyjskiej rodziny królewskiej. 9 stycznia 1915 roku dowodzący sztabem marynarki wojennej admirał Paul Behncke przekonał kanclerza Bethmanna Hollwega oraz cesarza Wilhelma II do ataków na Londyn, uznając, że może doprowadzić to do wymiernych skutków psychologicznych²⁶. 5 maja 1915 roku zakazano atakowania celów położonych na zachód od londyńskiego Tower (był to efekt wcześniejszego ataku lotniczego na Norfolk, gdzie część bomb prawie trafiła w rezydencję królewską)²⁷. Dopiero 31 maja 1915 roku niemieckie zeppeliny wykonały pierwszy rajd bombowy na Londyn. W trakcie swej kampanii zrzucały na Wyspy Brytyjskie ok. 6000 bomb, zabijając 556 osób i raniąc dalsze 1357²⁸. Działania sterowców były obserwowane także na innych frontach I wojny światowej, m.in. w 1914 roku jednostka SL-2 zbombardowała Warszawę, a zeppeliny działały również na Bałkanach²⁹.

25 T. D. Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas about Strategic Bombing, 1914–1945*, Princeton 2002, s. 19–21.

26 S. H. Ross, *Strategic Bombing by the United States in World War II: The Myths and the Facts*, Jefferson 2003, s. 21–22; E. Spetzler, *Luftkrieg und Menschlichkeit*, Getynga 1956, s. 142–143.

27 A. Hyde, *The First Blitz*, Barnsley 2012, s. 65–66.

28 A. Finlan, *Contemporary Military Culture and Strategic Studies: US and UK Armed Forces in the 21st Century*, Nowy Jork 2013, s. 109.

29 W. Behrends, *The Great Airships of Count Zeppelin*, 2015 ebook, s. 31.

Początkowo zeppelin były nieuchwytne dla brytyjskiego lotnictwa wojkowego, a ich górny pułap znajdował się poza zasięgiem donośności dział artylerii przeciwlotniczej. Erę lotnictwa wojkowego opartego na balonach i sterowcach zakończyło wynalezienie zapalającej artylerii przeciwlotniczej. Konwencjonalna amunicja samolotów myśliwskich i karabinowych albo nie posiadała odpowiedniej donośności, albo pomimo przebicia powłoki aerostatu nie powodowała negatywnych skutków dla statku powietrznego. Dopiero pociski typu zapalającego powodowały eksplozję wodoru, co natychmiast przełożyło się na tak wysokie straty, że zakończyło to definitywnie wyprawy zeppelinów na Wyspy Brytyjskie³⁰. Po roku 1916 wszystkie niemieckie sterowce zostały przeznaczone jedynie do służby patrolowej obszarów morskich. W efekcie w późniejszym okresie balony miały jedynie charakter obserwacyjny bądź stanowiły sposób powietrznej zapyry przed działaniami lotnictwa nieprzyjacielskiego. Podczas bitwy o Anglię, w trakcie fazy bombardowania angielskich lotnisk, balony zaporowe stanowiły poważną przeszkodę dla nisko nadlatującego lotnictwa bombowego Luftwaffe. W czasie II wojny światowej, w ramach próby odwrócenia losów wojny, dowództwo japońskie zaaprobowało plan wysłania tysięcy balonów wypełnionych ładunkami zapalającymi przeciwko zachodnim terytoriom Stanów Zjednoczonych i Kanady³¹.

2.3. Rozwój lotnictwa wojkowego w przededniu I wojny światowej

Prawdziwie przełomowym wydarzeniem okresu poprzedzającego wybuch I wojny światowej był udany przelot Louisa Blériota w 1909 roku, gdy płatowiec jego konstrukcji pokonał kanał La Manche. Natychmiast ten sukces techniczny spowodował uruchomienie w wielu krajach różnego rodzaju przedsiębiorstw i szkół lotniczych. W październiku 1910 roku utworzono we Francji pierwszą samodzielną jednostkę sił powietrznych (*Aéronautique Militaire*). W tym samym okresie podobne formacje zostały sformowane w Niemczech (*Fliegertruppen des deutschen Kaiserreich*), Wielkiej Brytanii (*Royal Flying Corps*), Włoch (*Regia Aeronautica*), Austro-Węgrzech oraz Rosji. 1 listopada 1911 roku porucznik włoskich sił powietrznych Giulio Gavotti na płatowcu Blériota zrzucił na pozycję wojsk tureckich granaty ręczne – ten fakt uznaje się za pierwsze bombardowanie lotnicze w historii³². Pierwsza próba bombardowania miasta przypada na okres I wojny bałkańskiej (1912–1913), gdy bułgarski samolot wojskowy zbombardował turecki Adrianopol (Edirne). W lipcu 1913 roku podczas wojny domowej w Meksyku

30 D. Sloggett, *Drone Warfare: The Development of Unmanned Aerial Conflict*, Barnsley 2014, s. 20.

31 R. Mikesch, *Japan's World War II Balloon Bomb Attacks on North America*, Waszyngton 1973, s. 38.

32 A. Tiwary, *Attrition in Air Warfare: Relationship with Doctrine, Strategy and Technology*, New Delhi 2000, s. 55.

statek powietrzny zaatakował okręt wojenny³³. Pierwsze oficjalne zwycięstwo powietrzne jest przypisywane sierż. Josephowi Frantzowi z francuskich sił powietrznych, który 5 października 1914 roku zestrzelił ogniem karabinu maszynowego niemiecki dwupłatowiec w okolicach Reims³⁴. Problemem technicznym związanym z walkami w powietrzu była kwestia montażu uzbrojenia pokładowego, u którego brak sprzężenia z ruchem obrotowym śmigła doprowadzał do jego uszkodzenia – rewolucją w tym przypadku okazało się wynalezienie tzw. synchronizatora.

2.4. Przebieg działań wojennych podczas I wojny światowej (1914–1918)

Roli samolotu początkowo nie doceniano, a wręcz lekceważono. Na początku konfliktu gen. Douglas Haig, dowódca Królewskich Sił Zbrojnych we Francji twierdził, że samoloty nie są w stanie zastąpić konwencjonalnej kawalerii w działaniach rozpoznawczych³⁵. Podobne stanowisko wyraził przyszły marszałek Francji i autor ostatecznego zwycięstwa w okresie I wojny światowej Ferdinand Foch³⁶. Opinie te uległy szybkiej rewizji. Już we wrześniu 1914 roku ówczesny dowodzący siłami brytyjskimi we Francji gen. John French w depeszy do Londynu dziękował lotnikom *Royal Air Corps* za ich zaangażowanie, odwagę oraz dokładność w zbieraniu danych o ruchach przeciwnika³⁷.

W okresie I wojny światowej zasadniczą część operacji powietrznych była ograniczona do lokalnego wspierania własnych oddziałów lądowych oraz próby uzyskania supremacji w ramach określonej strefy powietrznej. Na przeszkodzie misji o większym rozmachu stały względy natury technicznej. Jednakże podjęte działania lotnicze wyraźnie sygnalizowały możliwe kierunki rozwoju głębokich bombardowań strategicznych – zwłaszcza wspomniana wyżej kampania lotnicza przeciwko Wyspom Brytyjskim. Warto wspomnieć w tym miejscu o wykonywanych przez sterowce typu Zeppelin oraz czterosilnikowe płatowce typu Gotha lotach długodystansowych nad Wielką Brytanią w latach 1915–1918 i atakach na większe ośrodki miejskie. Pewne sukcesy osiągnięto poprzez atakowanie bry-

33 C. H. Stockton, *Outlines...*, s. 356.

34 J. Black, *The World at War, 1914–1945*, Londyn 2019, s. 82.

35 „I hope none of you gentlemen is so foolish as to think that aeroplanes will be usefully employed for reconnaissance purposes in war. There is only one way for commanders to get information by reconnaissance and that is by the cavalry”, cyt. za E. Ash, *Sir Fredrick Sykes and the Air Revolution 1912–1918*, Londyn 1999, s. 29.

36 „Aviation is a good sport, but for the army is useless”, cyt. za S. Tucker, *The Great War, 1914–1918*, Londyn 1998, s. 15.

37 „I wish to bring your Lordships' notice to the admirable work done by the Royal Flying Corps. They have furnished me with the most complete and accurate information, which has been of incalculable value”. J. French, *Complete Despatches of Lord French 1914–1916*, Londyn 2012, s. 12.

tyjskiej infrastruktury kolejowej – nawet pojedyncze ataki wpływały na przerwy w ruchu kolejowym. Ważnym celem ataków na Londyn była dzielnica City oraz stanowiska obsługi żegluga nad Tamizą³⁸. Niemieckie bombowce Gotha nadlatywały na cel w formacjach liczących od kilku do kilkunastu samolotów, atakując bombami ważącymi do 500 kg z wysokości ok. 20 000 stóp (powyżej efektywnego pułapu brytyjskich myśliwców), w tym także nocą³⁹. Bombardowania przyniosły znaczne straty ludzkie – w nalotach 13 czerwca 1917 roku oraz 7 lipca 1917 roku zabitych i rannych w Londynie zostało prawie 750 osób (stosunek strat do tonażu wynosił ok. 121 rannych i zabitych na jedną tonę bomb) i to pomimo zamontowania w nowych samolotach jednego z pierwszych celowników bombardierskich, wyprodukowanych przez przedsiębiorstwo Goerz⁴⁰. Pojedynczy atak samolotów typu Gotha wywołał większe straty ludzkie i materialne niż wszystkie wcześniejsze ataki sterowców⁴¹. W odpowiedzi na ataki niemieckie przedstawiciel Izby Gmin stwierdził, że: „Za każdy atak Niemców na Londyn brytyjscy lotnicy powinni odpowiadać zniszczeniem niemieckiego miasta”⁴².

W ostatnim etapie wojny obydwie strony zdecydowały się na znaczne wzmocnienie potencjału powietrznych uderzeń dalekonośnych. Niemieckie siły powietrzne, wykorzystując wynalezienie nowej bomby zapalającej o nazwie „Elektron”, przygotowywały operację „Plan Ognia” (*Feurplan*), przewidyującej użycie całości sił powietrznych w ramach terrorystycznych nalotów na Paryż i Londyn⁴³. Ich celem było zrzucenie wielkiej ilości bomb zapalających na ośrodki miejskie aliantów i spowodowanie dewastacji na tyle potężnej, aby wywołać masowe demonstracje ludności cywilnej. Z kolei w ramach *Royal Air Force* utworzono w 1918 roku specjalną formację pod nazwą *Independent Force*, która będąc wyposażona w nowe typy samolotów bombowych, miała dokonać dalekonośnych uderzeń powietrznych na głębokie zaplecze frontu. Była to zasadnicza część planu prowadzenia wojny względem strony niemieckiej w wypadku jej przedłużenia do roku 1919⁴⁴. W ramach powyższego zamierzano ob-

38 Zob. I. Castle, *London 1917–18: The Bomber Blitz*, Oxford 2010.

39 J. Sutherland, D. Canwell, *Battle of Britain 1917: The First Heavy Bomber Raids on England*, Barnsley 2006, s. 50–63.

40 P. Laurie, *Beneath the City Streets: A Private Enquiry Into Government Preparations for National Emergency*, Londyn 1992, s. 16; M. Veuthey, *Histoire du droit international humanitaire dans la guerre aérienne*, [w:] A.-S. Millet-Devalle (red.), *Guerre aérienne et droit international humanitaire*, Paryż 2015, s. 40.

41 J. D. Murphy, *Military Aircraft, Origins to 1918: An Illustrated History of Their Impact*, Santa Barbara 2005, s. 66.

42 A. J. Smithers, *Cambrai: The First Great Tank Battle*, Barnsley 1992, s. 32.

43 D. Preston, *A Higher Form of Killing: Six Weeks in World War I That Forever Changed the Nature of Warfare*, Londyn 2015, s. 254–255.

44 Wprowadzenie tego planu było związane z pojawieniem się nowego samolotu (czterosilnikowego brytyjskiego Handley Page V/1500) zdolnego do osiągnięcia stolicy Cesarstwa Niemieckiego.

jąc bombardowaniami strategicznymi obszar niemal 250 celów położonych na terenie całych Niemiec⁴⁵.

Praktyka aliantów w odniesieniu do bombardowań powietrznych nie była jednolita. W roku 1915 francuskie naczelne dowództwo zabroniło bombardowania obiektów wojskowych położonych zbyt blisko ludności cywilnej w Alzacji i Lotaryngii, rozszerzając ten zakaz na inne obszary okupowane przez wojska niemieckie⁴⁶. Dowódca francuskiej armii marszałek Joseph Joffre nakazał lotnictwu, aby dobierać jako cel „wyłącznie obiekty wojskowe i przemysłowe wyraźnie odróżniające się od cywilnych obszarów mieszkalnych, które nigdy nie powinny być trafione bombami”⁴⁷. W przypadku nalotów na same Niemcy lotnictwo francuskie wykonywało tego typu uderzenia tylko w formie represaliów wobec pogwałcenia statusu francuskich miast otwartych⁴⁸. Miejscami ataków odwetowych był Trewir, Essen oraz Koblencja⁴⁹. Francuskie władze wojskowe z chwilą rozpoczęcia konfliktu zbrojnego ogłosiły część swych miast obszarami otwartymi. Jednym z najbardziej znanych wydarzeń była sprawa miasta Lille w północnej części Francji, które z uwagi na początkowe szybkie postępy wojsk niemieckich miało zostać ewakuowane w celu ochrony jego infrastruktury oraz ludności cywilnej. Podobny status ogłoszono względem miejscowości Nancy. Obydwa obszary zurbanizowane szczególnie ucierpiały wskutek uderzeń lotniczych. W przypadku tego drugiego charakterystyczne jest, że sporządzona lista poległych w 1917 roku obejmowała w znacznej części personel francuskiej piechoty⁵⁰. Przedmiotem kilkunastu ataków powietrznych była także stolica Francji – Paryż, podczas których zginęło i zostało rannych ok. 850 osób⁵¹. Alianckie ataki lotnicze połączonego lotnictwa brytyjsko-francuskiego oraz włoskiego spowodowały śmierć 746 osób oraz rany wśród 1843⁵². D. François zwrócił uwagę, że koszty produkcji sterowców oraz samolotów utraconych przez stronę niemiecką podczas operacji bojowych nad Anglią były niewspółmierne do skali zniszczeń, które zostały spowodowane. Łączne straty brytyjskie powstałe skutek ataków zepelinów szacowano na ok. 2000 zabitych i rannych, a straty materialne wynosiły

45 R. Blank, *Strategischer Luftkrieg Gegen Deutschland 1914–1918*, https://www.erster-weltkrieg.clio-online.de/_Rainbow/documents/einzelne/Luftkrieg14_181.pdf (dostęp: 16.10.2020).

46 A. Barros, *Strategic Bombing and Restraint in ‘Total War’, 1915–1918*, „The Historical Journal” 2009, vol. 52, s. 419.

47 *Ibidem*.

48 *Ibidem*, s. 420.

49 F. W. Halsey, *The Literal Digest History of the World War: Compiled from Original And Contemporary Sources: American, British, French, German and Others, The United States Enters the War Western Front December 1916 – March 1918*, Nowy Jork 1920, s. 286.

50 E. Badel, *Les Bombardements de Nancy. Ville Ouverte 1914–1918. Eglises and Monuments Meurtris Les Victimes, Les Degats*, Nancy 1919.

51 <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/premiere-guerre-mondiale/sort-civils.shtml> (dostęp: 16.10.2020).

52 A. D. Harvey, *Collision of Empires: Britain in Three World War, 1793–1945*, Londyn 1992, s. 403.

30 mln USD (przy koszcie budowy jednego sterowca w wysokości 500 000 USD – ze 140 zeppelinów prawie 2/3 zostało zestrzelonych bądź zniszczonych wskutek różnych incydentów). Uzyskano jednakże inny efekt – naloty na Londyn zmusiły brytyjskie dowództwo do zwiększenia obecności sił powietrznych oraz personelu towarzyszącego wokół stolicy Zjednoczonego Królestwa kosztem zmniejszenia zaangażowania na innych frontach⁵³.

W konsekwencji należy stwierdzić istnienie dwóch przeciwstawnych poglądów na wpływ strategicznej kampanii sterowców Zeppelin oraz bombowców typu Gotha w latach 1915–1918. Pierwszy wskazuje, że pomimo braku wymiernych szkód materialnych naloty wprowadziły atmosferę ogólnego niepokoju wśród społeczeństwa brytyjskiego, spełniając przesłankę skutecznego bombardowania o charakterze terrorystycznym, osiągając cel moralny. Z kolei T. D. Biddle, analizując niemiecką kampanię powietrzną przeciwko Wyspom Brytyjskim, zwrócił uwagę, że wbrew przewidywaniom niemieckiego dowództwa brytyjska opinia społeczna nie uległa terrorowi ataków, zamiast tego znacząco wzrosła chęć odwetu względem strony niemieckiej⁵⁴. Głosy krytykujące wpływ bombardowań strategicznych na morale ludności cywilnej zostały zmarginalizowane przez wpływ teorii masowego użycia lotnictwa w przyszłym konflikcie zbrojnym, która w rzeczywistości opierała się na wadliwych przesłankach⁵⁵. Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa stwierdziło, że negatywny wpływ bombardowań powietrznych w I wojnie światowej na morale ludności cywilnej może zostać pogłębiony poprzez zniszczenie istotnej infrastruktury miejskiej oraz miejsc usług dla ludności – przy sprzeciwie Ministerstwa Wojny, uznającego powyższe dane za niedokładne⁵⁶. Szczególnie naloty bombowców typu Gotha okazały się wyjątkowo efektywne i dewastujące (w stosunku do skali użytych sił i środków)⁵⁷. Należy hipotetycznie rozważyć, jak wyglądałyby dalsze operacje bombowe w wypadku przedłużenia się wojny do roku 1919, w którym obydwie strony mogłyby wprowadzić do walki masowe ilości nowych bombowców (alianci), bądź nowe uzbrojenie (państwa centralne) – być może skala dewastacji przekroczyłaby znacząco dopuszczalny próg społecznej odporności na bombardowania lotnicze, zwłaszcza biorąc pod uwagę wciąż rozwojowy i nieznany charakter prowadzenia wojny powietrznej⁵⁸.

53 D. François, *La première bataille d'Angleterre et la naissance du bombardement stratégique*, <http://lautrecotedelacolline.blogspot.com/2014/07/la-premiere-bataille-dangleterre-et-la.html> (dostęp: 16.10.2020).

54 T. D. Biddle, *Rhetoric and Reality...*, s. 22–24. „In the popular view, moral effect and material destruction seemed equal. The experience of London under the Gothas legitimized the demand for retaliation in kind”. G. K. Williams, *Biplanes and Bombsights British Bombing in World War I*, Maxwell Air Force Base 1999, s. 42.

55 M. N. Vego, *Joint Operational Warfare: Theory and Practice*, Newport 2009, s. 75–76.

56 J. Terraine, *The Right of the Line: The Role of the RAF in the World War Two*, Barnsley 2010, s. 11–12.

57 J. Abbatiello, *Anti-Submarine Warfare in World War I: British Naval Aviation and the Defeat of U-Boats*, Oxon 2006, s. 69.

58 A. Levine, *The Strategic Bombing of Germany, 1940–1945*, Westport 1992, s. 5.

Jednakże pominięty w analizach okresu powojennego efektem pierwszego *Blitz* nad Wyspami Brytyjskimi był skutek czysto wojskowy, który wiązał się m.in. z koniecznością osłabienia obecności królewskich jednostek powietrznych na innych teatrach wojennych, w tym szczególnie we Francji oraz na Bliskim Wschodzie⁵⁹.

Tabela 1. Liczba ofiar bombardowań strategicznych w I wojnie światowej w Wielkiej Brytanii oraz Niemczech

Typ bombardowania	Ranni	Zabici	W tym personel wojskowy	Tonaż bomb (t)	Stosunek strat do tonażu
Sterowce Zeppelin	1358	557	58 zabitych ^a	196 ^b	~2, 8
Bombowce Gotha	1900–2000	857	354 zabitych, 642 rannych	b.d.	
Łącznie Anglia	ok. 3300	ok. 1400	345 zabitych, 642 rannych	300 ^c	~15 ^d
Naloty alianckie	1843	746	b.d.	543 ^e	~4
Łączne straty	ok. 5000	ok. 2200			

^a A. Cellier, *Bombing in the World War*, „Popular Aviation” 1934, vol. 14, s. 80.

^b A. Simpson, *Air Raids on South-West Essex in the Great War: Looking for Zeppelins at Leyton*, Barnsley 2015, s. 158.

^c D. T. Zabecki, *Germany at War 400 Years of Military History*, Santa Barbara 2014, s. 778.

^d P. Laurie, *Beneath the City Streets: A Private Enquiry Into Government Preparations for National Emergency*, Londyn 1992, s. 16–17.

^e M. Clodfelter, *Warfare and Armed Conflicts: A Statistical Encyclopedia of Casualty and Other Figures, 1492–2015*, Jefferson 2017, s. 429.

Źródło: A. Wiest, *The Western Front 1917–1918: The History of World War I: From Vimy Ridge to Amiens and the Armistice*, Londyn 2011, s. 29.

Na podstawie powyższych statystyk brytyjskie Ministerstwo Wojny wskazało, że wskutek przyszłej wojny powietrznej nieprzyjaciół może zrzucić na Wyspy ok. 3500 ton bomb pierwszego dnia oraz 600 ton każdego następnego, co w efekcie doprowadzi do 600 000 zabitych oraz 1,2 mln rannych, przyjmując przelicznik 50 rannych i zabitych za każdą zrzuconą tonę bomb⁶⁰. Około pół miliona domostw zostałoby opuszczonych i nie nadawałoby się do zamieszkania⁶¹. Wszystkie te szacunki były wynikiem analizy dwóch pojedynczych akcji przeprowadzonych w czerwcu 1917 roku przez czterosilnikowce typu Gotha.

59 D. S. Highman, *One Hundred Years of Air Power and Aviation*, Nowy Jork 2003, s. 53.

60 J. Sutherland, *Battle of Britain 1917: The First Heavy Bomber Raids on England*, Barnsley 2006, s. 145.

61 R. H. Fredette, *The Sky on Fire: The First Battle of Britain, 1917–1918*, Alabama 2007, s. 233.