

, dnia 4 marca 2023 r

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Kontroli

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa;

PETYCJA

Działając w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870), przedkładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego.

[Przedmiot petycji]

Wnoszę o usunięcie:

- a) § 3 ust. 1 litera 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące;
- b) Art. 212 ust.1 lit a) Ustawy Prawo Lotnicze ustawy z dnia 3 lipca 2002 dotyczącego naruszenia „*przepisów dotyczących ruchu lotniczego*”;

oraz

podjęcie działań przywracających praworządność w nadzorowanym przez Ministerstwo Infrastruktury organie.

Petycja moja zawiera argumenty dotyczące różnych aspektów związanych z przepisami lotniczymi, w tym zarówno kwestie praktyczne, jak i prawne. Oto kilka spostrzeżeń:

- a) Konieczność usunięcia konkretnej części w.w. rozporządzenia i punktu Ustawy Prawo Lotnicze.
- b) Kwestie zgodności z przepisami międzynarodowymi: Podkreślam, że niektóre zapisy krajowe naruszają przepisy Konwencji Chicagowskiej oraz rozporządzeniami Unii Europejskiej.

- c) Proporcjonalność kar: Zauważam, że przewidziane w ustawie kary są niewspółmierne do naruszeń oraz mogą być nieproporcjonalne w stosunku do zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego.
- d) Brak klarowności w przepisach: Sygnalizuję problem związany z niejasnymi terminami i definicjami w rozporządzeniu i ustawie, co prowadzi do nieporozumień i niejednoznaczności.
- e) Działania ULC: Wyrażam obawę co do działań Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym możliwego nadużycia uprawnień oraz naruszenia zasad prawnych.

Podsumowując, petycja proponuje zmiany w obecnych przepisach lotniczych w Polsce w celu poprawy zgodności z prawem międzynarodowym, zapewnienia klarowności i proporcjonalności kar oraz zwiększenia przejrzystości działań Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Sprawy będące przedmiotem petycji nurtują od dawna całe środowisko lotnicze w Polsce. Poruszałem je w szeregu artykułach na prowadzonej przeze mnie stronie internetowej i spotkały się one z dużym odzewem zbulwersowanych szczególnie w.w. rozporządzeniem krajowym czytelników. Myślę też, że wymienione przepisy krajowe mogą kompromitować Polskę na arenie międzynarodowej. W szczególności piloci z innych krajów mogą być zaskoczeni, że w Polsce nie obowiązują zasady wspólnego europejskiego nieba, nie zgłasza się i nie publikuje różnic w stosunku do norm ICAO w stosownym miejscu zbioru informacji lotniczych, a kary za rzekome naruszenia są wręcz drakońskie. Rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce jest w ten sposób hamowany.

[Zmiana rozporządzenia]

Na podstawie Art. 119 ust. 4 pkt. 1 Prawa Lotniczego Minister właściwy do spraw transportu może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące. Za naruszenie tychże zakazów i ograniczeń ustawa Prawo Lotnicze nie przewiduje bezpośrednio żadnych sankcji karnych i administracyjnych.

Na podstawie w.w. upoważnienia MINISTER INFRASTRUKTURY w § 3. ust 1 litera 2) Rozporządzenia z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące ustanowił zakazy lotów nad obszarami miast w ich granicach administracyjnych w zależności od liczby osób tam zamieszkałych oraz określił minimalne wysokości lotów, których te zakazy mają dotyczyć.

Minister właściwy ds. transportu co prawda został ustawowo umocowany do wprowadzania w.w. zakazów i ograniczeń z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych, lecz kwestionowanym zapisem rozporządzenia krajowego naruszył:

- Art. 288 w związku z Art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, ponieważ Przepisy te są uregulowane w bezpośrednio obowiązującym Rozporządzeniu (UE) 923/2012 (dalej: SERA), w którym nie ma wyraźnego upoważnienia do zmian zasad wspólnego europejskiego nieba. *„Ponieważ rozporządzenie (...) wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, nie mogą one – chyba że co innego stanowi rozporządzenie – podejmować działań na rzecz wykonania rozporządzenia, których*

przedmiotem byłaby **zmiana znaczenia lub uzupełnienie jego przepisów**. [Orzeczenie ETS w sprawie 40/69 Bollmann, nr 4, Zb. Orz. 1970, s. 69.]

- Wymagania Suplementu 1 do Rozporządzenia (UE) 2017/373 w zakresie standardów publikacji ograniczeń.

- Normy ICAO z załącznika 15 do Konwencji Chicagowskiej tj. 2.1.2 zapewnienie dostępności danych i informacji lotniczych odnoszących się do terytorium oraz ENR 5.1 dodatku 1 do tego załącznika w zakresie publikacji granic pionowych i poziomych stref zakazanych.

- Art. 1 ust. 1 (wspólne przepisy lotnicze w Europie), Art. 3 (zapewnienie zgodności przez państwa UE), Art. 5 ust. 2 (zgłaszanie różnic do ICAO) i Art. 8 ust. 2 (wymóg publikacji różnic) Rozporządzenia SERA i odpowiednio jego przepisów: SERA.3105 (nie zgłoszono odstępstwa od wymogów tego przepisu w trybie Art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/1139) i SERA.3145 (wymóg należytej publikacji).

Pilotujący statkami powietrznymi nie są w stanie zlokalizować granic administracyjnych miast na podstawie dostępnych danych nawigacyjnych ani prowadząc obserwację wzrokową w locie.

Wysokość lotów nad miastami w Rozporządzeniu krajowym uregulowana jest w sposób odmienny niż w normach ICAO tj. 3.1.2 i 4.6 Załącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej. Załącznik 15 do tejże precyzyjnie określa miejsce publikacji wszelkich różnic od przyjętych norm. tj. rozdział GEN 1.7 Zbioru Informacji Lotniczej. Odstępstwa od międzynarodowych zgodnie z art. 38 Konwencji Chicagowskiej muszą być **zgłoszone i opublikowane** w zbiorze informacji lotniczej. **Polska jest w ciągłym stanie naruszenia Konwencji Chicagowskiej.**

Obowiązujące bezpośrednio przepisy SERA.3105 i SERA.5005 będące transpozycją w.w. norm ICAO **należycie zabezpieczają bezpieczeństwo lotnicze** w lotach nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu. Obszary te jest w stanie pilotujący zlokalizować bez specjalnych pomocy nawigacyjnych kierując się wyłącznie obserwacją wzrokową. Jeżeli istnieje uzasadniona potrzeba zwiększenia minimalnych wysokości lotów np. z przyczyn środowiskowych, to należy wyznaczyć stosowne strefy ograniczone i zachować wymagania światowe oraz europejskie dotyczące ich publikacji.

Trudno zgodzić się pojawiającym się przestrzeni publicznej argumentami dotyczącymi zasadności jego wprowadzenia np.:

1. „Potrzeba doprecyzowania przepisów” (pismo wiceministra A.Horały do AOPA z dnia 26 lutego 2020 r.). Jeżeli obowiązujące przepisy prawa UE są nieprecyzyjne, to należało zwrócić się do EASA lub Komisji Europejskiej o ich zmianę. Kwestionowany zapis Rozporządzenia krajowego nie dotyczy **lotów nad miastami** jako takimi, ale nad **ich granicami administracyjnymi**. Na obszarach administracyjnych polskich miast znajduje się setki jak nie tysiące kilometrów kwadratowych upraw, których niezakłócona wegetacja nie powinna podlegać ochronie w Prawie Lotniczym.

Podobnie poza nimi znajdują niekiedy ogromne, nowe osiedla mieszkaniowe, które z tej ochrony są wyłączone. Nie może być więc tutaj mowy o doprecyzowaniu, ale raczej nieznaności realiów. Takie „doprecyzowanie” ośmiesza nasz kraj na arenie międzynarodowej. Tak pisałem wyżej, przepisów UE nie można uzupełniać ani zmieniać znaczenia użytych tam pojęć, co niestety w kwestionowanym zapisie krajowego rozporządzenia miało miejsce. Biorąc pod uwagę konstytucyjną hierarchię prawa, takie działanie nie odnosi żadnych skutków prawnych.

2. *„Poprzednio obowiązujący zapis był nieprecyzyjny.”*. Podobnie jak obecny, poprzedni zapis nie spełniał wymogów norm międzynarodowych i był sprzeczny z prawem UE. Piloci mieli wtedy jednak możliwość prowadzenia nawigacji pionowej i poziomej w oparciu o mapy lotnicze. Złe przepisy zastąpiono w efekcie jeszcze gorszymi. Sama chęć usprawnienia może być tylko jednym z wielu celów, które mogą prowadzić do stworzenia przepisu prawnego, ale nie jest to jedyny ani nawet zawsze główny cel (*ratio legis*). Niemożliwe jest uzgodnienie ze środowiskiem lotniczym nowej wersji Rozporządzenia, bo obowiązujące przepisy prawa UE są jedyną podstawą prawną do regulacji i Polska jest jedynym krajem w UE, które broni się uporczywie przed ich wykorzystaniem.
3. *„Niebezpieczne jest latanie na wysokości 300 metrów nad miastami.”* Oprócz przepisu SERA.5005 istnieje jeszcze przepis SERA.3105 (możliwość bezpiecznego lądowania w przypadku awarii np. silnika). Przepisy te należy **rozpatrywać łącznie**. W większości przypadków wysokość lotu determinuje ten drugi przepis, a pilotujący są szkoleni i cyklicznie sprawdzani z oceny tej umiejętności. Większość dużych miast znajduje się w strefach kontrolowanych lotnisk i wystarczy odpowiednio uregulować zasady z ich korzystania.
4. *„W Rozporządzeniu SERA istnieje rzekomo upoważnienie do tworzenia przepisów lokalnych.”* Upoważnienie takie musi być **wyraźne, a nie dorozumiane. Wyrwane z kontekstu „przepisy lokalne” („local provisions” – czyli klauzule, postanowienia) w SERA.2005 nie stanowią upoważnienia do tworzenia przepisów lokalnych**, a wręcz przepis ten nakłada obowiązek stosowania przepisów ogólnych (*„general rules”*), w tym wypadku SERA. *„Przepisy lokalne” tworzy się w państwie członkowskim na podstawie przepisów UE oraz upoważnień w nich udzielonych stosownym organom krajowym. Każde upoważnienie w lotniczych przepisach UE zawiera wyraźne wskazanie zakresu upoważnienia i jego adresata, np. państwo członkowskie, właściwy organ itp. Nie można zmienić rozporządzeniem krajowym przepisów UE*. W samym SERA jest wiele wyraźnych upoważnień np. Art. 4 ust.1 i ust.2 SERA.2001, SERA.3105, SERA.3135, SERA.4001, SERA.4005, SERA.5010 (a), SERA.5020 (b), SERA.6001 (a) (4) itd. i tylko takie mogą być przez państwo członkowskie lub właściwy organ wykorzystane. Wytyczne EASA do tego przepisu wyraźnie wskazują możliwość lokalnego regulowania wyłącznie kwestii nie uregulowanych w samym Rozporządzeniu np. GM1.SERA.2005 i GM.SERA.2005 (b) np. zastosowanie transpondera na ziemi. Przyjęcie logiki, że rzekome lokalne regulacje mogą „poprawiać” wymagania SERA stawia pod znakiem sensu istnienia tej regulacji. Każde państwo członkowskie mogłoby wtedy stworzyć sobie odmienne przepisy, a nie wspólne o których jest mowa już w Art. 1 ust. 1 oraz 3 SERA. Wszystkie kwestie nieobjęte SERA i te które mogą być uregulowane lokalnie na mocy upoważnień udzielonych w tym rozporządzeniu są wyłącznie przedmiotem wydanego na

podstawie Art. 121 ust. 6 pkt. 1 Prawa Lotniczego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego. Nie ma tam ani zdania o wysokości lotów nad miastami, tak więc zastosowanie mają wyłącznie przepisy SERA. Już z pierwszego zdania kwestionowanego zapisu rozporządzenia (wskazanie podstawy prawnej) wynika, że nie zostało ono wprowadzone w wyniku zastosowania upoważnienia z jakiegokolwiek artykułu SERA, ale z prawa krajowego, co dowodzi, że argument ten ma charakter wyłącznie dekoracyjny.

5. *„Zwiększenie wysokości lotu podnosi bezpieczeństwo lotnicze”*. Podnoszenie minimalnych wysokości lotów ponad normy międzynarodowe może ograniczyć możliwości nawigacyjne statków powietrznych, szczególnie w kontekście lotów w niekorzystnych warunkach meteorologicznych, takich jak niskie chmury czy obniżona widoczność. Prognozy meteorologiczne nie zawsze jak wiadomo się sprawdzają, a pilotujący mogą w sytuacji nieprognozowanego obniżenia się podstaw chmur utracić możliwość legalnego dolotu do najbliższych lotnisk. Niektóre kategorie Statków Powietrznych, które do tej pory wykonywały loty na niskich wysokościach np. motoparolotnie zapisem rozporządzenia krajowego „wypychane” są do góry, często na granice swoich technicznych możliwości, tworząc ryzyko kolizji z innymi statkami na tejże podwyższonej wysokości. Zwiększanie minimalnych wysokości lotów ponad normy międzynarodowe bez wyraźnych przyczyn **może zagrażać więc bezpieczeństwu operacji lotniczych**. Przy podejmowaniu decyzji o ich podnoszeniu konieczna jest kompleksowa ocena ryzyka, uwzględniająca zarówno bezpieczeństwo lotnicze, jak i potencjalne konsekwencje dla różnych kategorii statków powietrznych oraz operacji lotniczych. Takiej oceny ryzyka nie przeprowadzono. Ograniczanie przestrzeni bez wyraźnej potrzeby nie można pogodzić z zasadą równości dostępu do przestrzeni wyrażoną w Art. 119 ust.1 Ustawy Prawo Lotnicze, a uprawnienie ministra z ust. 3 tego samego artykułu w związku z naruszaniem przepisów międzynarodowych i brakiem wyraźnego ratio legis zostało ewidentnie nadużyte.
6. *„EASA w swojej opinii dopuszcza możliwość kształtowania przepisów lokalnych”*. EASA nie jest uprawniona do wiążących interpretacji prawa UE, gdyż jest to wyłączna kompetencja TSUE. Formalne stanowisko EASA jest zupełnie inne i zostało ono wyrażone w GM1.SERA.3105, które zacytuje: *„W przypadkach, w których uważa się, że minimalne wysokości lotu określone w SERA.5005 i SERA.5015 są niewystarczające, właściwy organ może ustanowić odpowiednie struktury, takie jak przestrzeń powietrzna kontrolowana, ograniczona lub zakazana, oraz określić szczegółowe warunki poprzez przepisy krajowe. We wszystkich przypadkach, odpowiedni Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) oraz mapy powinny być łatwe do zrozumienia dla użytkowników przestrzeni powietrznej”*. W Polsce nie ustanowiono jednak żadnych stref i nie dopełniono obowiązku ich publikacji. Zalecenie to zostało opublikowane jako WYTYCZNE Nr 12 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 21 października 2019 r. Obecnie organ ten nie kieruje się nawet własnymi wytycznymi. Problem braku upoważnienia do kreowania lokalnych przepisów na podstawie SERA.3105 w kwestiach już uregulowanych w SERA prędzej czy później spotka się z rozstrzygnięciem TSUE i narazi nasz kraj na roszczenia odszkodowawcze w wyniku nieprawidłowego stosowania przepisów UE.
7. *„Mieszkańcy się skarżą”*. Pozostawię ten argument bez szerszego komentarza, bo świadczy on tylko o rzeczywistym ratio legis zapisu

rozporządzenia, które nosi znamiona stosowania odpowiedzialności zbiorowej. Przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie ukrywają wręcz, że jest to główna przyczyna zmian w rozporządzeniu, które powstało niejako pod dyktando tego organu. Spokój urzędników nie jest jednak dobrem chronionym w ustawie. Komfort ten można zapewnić wyłącznie przez rzeczowe wyjaśnienia dotyczące braku potencjalnego zagrożenia ze strony statków powietrznych przelatujących na wysokościach zgodnych z przepisami europejskimi i przez ewentualną publikację stosownych stref ograniczonych tam, gdzie istnieje uzasadniona konieczność środowiskowa, ale zgodnie z normami ICAO i obowiązującymi przepisami UE, tak jak to robione jest we wszystkich innych krajach. Jeżeli ktokolwiek z mieszkańców jest jednak przekonany, że doszło do naruszenia przepisów, to należy go poinformować o możliwości zgłoszenia incydentu w bazie zgłoszeń o której mowa jest w Rozporządzeniu (UE) 376/2014 lub złożenia stosownego zawiadomienia do organów ścigania.

[Zmiana ustawy]

Ustawa Prawo Lotnicze ustawy z dnia 3 lipca 2002 r, kryminalizuje w art. 212 ust.1 lit a) naruszenie „*przepisów dotyczących ruchu lotniczego*” w obszarze, gdzie lot się odbywa.

W efekcie sankcje karne dotyczą nie naruszenia ustawy, ale Rozporządzenia Ministra Infrastruktury na co nie może być przyzwolenia.

Już w 2018 roku ówczesny Rzecznik Praw Obywatelskich prof. Adam Bodnar podnosił, co prawda w stosunku do innego zapisu Prawa Lotniczego, że:

„ Z punktu widzenia ochrony zaufania obywatela do państwa konstrukcja prawna, przyznająca ministrowi pełną swobodę w określaniu nakazów i zakazów, za których złamanie grozi odpowiedzialność karna, jest niedopuszczalna w demokratycznym państwie prawa.

Brak określenia choćby podstawowych znamion czynu zabronionego w Prawie lotniczym i pozostawienie tego do uregulowania - w sposób całkowicie dowolny - w rozporządzeniu ministra, prowadzi do naruszenia art. 42 ust. 1 Konstytucji RP. Stanowi on: „Odpowiedzialności karnej podlega ten tylko, kto dopuścił się czynu zabronionego pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popelnienia.”

Niestety mamy tutaj do czynienia z sytuacją analogiczną tzn. czyn zabroniony definiowany jest pośrednio (tylnymi drzwiami) w rozporządzeniach wykonawczych do Ustawy i do tego w sposób niedozwolony.

Na podstawie z art. 121 ust. 6 ustawy Prawo Lotnicze minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia *przepisy ruchu lotniczego* w rozumieniu Załącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej i jest to konkretnie "Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie *przepisów ruchu lotniczego*", nie ma w nim ogóle mowy o wysokości lotów nad

miastami, co wskazuje wyraźnie, że właściwymi w tej kwestii są wyłącznie przepisy europejskie. W praktyce okazuje się jednak, że enigmatyczny i kwestionowany przeze mnie przepis ustawy Prawo Lotnicze pozwala na formułowanie zarzutów karnych osobom które respektują nawet to rozporządzenie krajowe.

Należy również zwrócić uwagę, że w pod rządami starej ustawy Prawo Lotnicze z dnia 30 maja 1962 roku za naruszenie przepisów nie groziło pilotowi jak obecnie 5 lat pozbawienia wolności, ale tylko 4 500 złotych grzywny i ewentualnie 3 miesiące aresztu, o których orzekały kolegia karno-administracyjne. Enigmatycznie sformułowane naruszenie przepisów lotniczych zrównane jest z aktami o charakterze niemal terrorystycznym. Ochronę bezpieczeństwa komunikacji lotniczej zapewniają przepisy Kodeksu Karnego, trudno jest z kolei jednoznacznie określić co tak naprawdę chronią przepisy karne ustawy Prawo Lotnicze. Obecne ustawowe kary są nieproporcjonalne, nie mają związku z ciężarem występków i stanowią ewenement w skali Europy, a nawet świata.

Jeszcze raz podkreślam, że czynem karalnym nie powinno być naruszenie niezdefiniowanego pojęcia lub przepisu. Nazwa „przepisy ruchu lotniczego” została wykreowana w Polsce w wyniku mylnego tłumaczenia „rules of the air” w tytule załącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej. Termin ten nie odpowiadająca tytułowi Art. 12 (Reguły Lotnicze) tejże konwencji, który te reguły (przepisy) ustanawia. Załącznik 2 powinien i w każdym kraju jest (oprócz Polski) uszczegółowieniem zasad tego artykułu. Pojęcie „ruchu lotniczego” jest domeną Załącznika 11, a nie 2 do w.w. Konwencji. W obecnym stanie prawnym penalizowane jest więc naruszenie nieistniejących wyraźnie przepisów, co jest sprzeczne z zasadą klarowności prawa i może prowadzić do nieporozumień oraz niesprawiedliwych kar.

Nawet ogólne obowiązujące przepisy SERA gdzie ani w nazwie, ani w treści nie pada termin „przepisy ruchu lotniczego” to kilkadziesiąt stron regulacji dotyczących pilotów, kontrolerów, służb naziemnych. Trudno odnaleźć racjonalną przyczynę dla których akurat tylko pilotujący mają być karani za ich naruszenia. Omyłki i niezgodności z przepisami zdarzają się codziennie i nie wydaje mi się, że istnieje w Polsce pilot, który by nigdy ich nie naruszył chociaż raz.

Nazbyt ogólne sformułowanie przepisu powoduje, że podciągane pod niego są inne naruszenia, które nie są bezpośrednio penalizowane w ustawie np. naruszenie zakazu lub ograniczenia wydanego na podstawie Art. 119 ust. 3 Prawa Lotniczego.

Przepis ten, podobnie jak inne nakładające drakońskie kary na pilotujących, niezgodny jest również z Rozporządzeniem (UE) 376/2014, gdzie w definicji JUST Culture mowa jest o niekaraniu za działania, zaniechania lub podjęte przez pilotujących decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wykształcenia. Aspekt ten jest w sankcjach karnych ustawy całkowicie ignorowany, a penalizuje ona nawet naruszenia nieumyślne. Za naruszenie przestrzeni w cywilizowanych krajach grozi co najwyżej mandat lub kara administracyjna.

W związku z tym nazbyt ogólnikowy zapis Prawa Lotniczego tj. art. 212 ust.1 lit a) dotyczący naruszania przepisów ruchu lotniczego w obszarze, gdzie lot się odbywa powinien zostać pilnie wyeliminowany. W drugiej kolejności pozostałe sankcje

karne adresowane do pilotujących statkami powietrznymi powinny być zweryfikowane pod kątem proporcjonalności oraz zgodności z Rozporządzeniem (UE) 376/2014.

[działania ULC]

Niestety naruszenie zasad ustanowionych w krajowym rozporządzeniu utożsamiane jest mylnie z naruszeniem przepisów ruchu lotniczego obowiązujących w obszarze, chociaż naruszenie przepisów w.w. rozporządzenia, co jeszcze raz podkreślam, **nie jest bezpośrednio karalne**.

Pilotujący statkami powietrznymi nie są w stanie ustalić granic administracyjnych miast, o których mowa w rozporządzeniu (nie są one publikowane w zbiorze informacji lotniczych) i stają się **ofiarami bezprawia**, powstałego w wyniku braku nieumiejętności lub wręcz niechęci urzędników do zastosowania wiążących przepisów unijnych.

W praktyce nie można latać w Polsce legalnie.

Zgodnie z przepisem SERA.3145 „*Statki powietrzne nie mogą wykonywać lotów w strefie zakazanej ani ograniczonej, której dane szczegółowe zostały **należycie opublikowane.***” Wymóg „należytej publikacji” wyjaśnia autor prawa, czyli EASA:

*„Rozporządzenie (UE) 2017/373 definiuje strukturę i zawartość AIP państwa, a także definiuje pojęcia „strefy zabronionej” i „strefy ograniczonej”. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/373 wymagane jest opublikowanie odpowiednich informacji dotyczących takich obszarów w AIP w sekcji „ENR 5.1 Strefy zabronione, ograniczone i niebezpieczne” oraz przedstawienie ich na odpowiednich mapach lotniczych, aby społeczność lotnicza była świadoma istnienia takich obszarów ze względu na ich znaczenie operacyjne. **Wymóg publikacji takich obszarów w AIP ma zastosowanie również wtedy, gdy takie akty regulacyjne są publikowane również w inny sposób (np. w biuletynie rządowym) w obrębie państwa, jako część jego systemu prawnego lub administracyjnego.**”.*

Nie można naruszyć przepisów dotyczących stref, które nie zostały należycie opublikowane. Nie można też ustanowić zakazów lub ograniczeń, bez zdefiniowania w sposób określony w przepisach unijnych obszarów przestrzeni, których one dotyczą.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej: ULC) mając pełną świadomość tej sytuacji prawnej skierował wybiórczo w ostatnich latach ok. 20 zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa naruszenia przepisów ruchu lotniczego za naruszenie „zakazu”, o którym wyżej pisałem.

Mając prawo do inicjatywy ustawodawczej wynikającej z Art. 21 ust. 2 lit. 20) Prawa Lotniczego ULC toleruje też permanentny stan naruszenia Art. 38 Konwencji Chicagowskiej i szeregu przepisów UE.

Ogólnie uprawnienie ULC z art. 21 ust 2 lit 3) Prawa Lotniczego tj. „*nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej*” nie nadaje mu uprawnień policyjnych np. żądania wyjaśnień dotyczących filmu opublikowanego w serwisie społecznościowym. Zakres nadzoru i kontroli organu został doprecyzowany w dalszej części ustawy np. kontrole na płycie lotniska, nadzór ośrodków szkolenia lotniczego itd. Uprawnienie to nie może być wykorzystywane samodzielnie i obejmować czynności nie prowadzących do wydania decyzji administracyjnej, a tak niestety się dzieje. Organ ten prowadzi wstępne czynności śledcze bez wyraźnej podstawy prawnej, które są zarezerwowane dla organów ścigania. Dalej organ ten zabiega o status oskarżyciela posiłkowego jako poszkodowany w sprawach, w których złożył zawiadomienie i co gorsza zapowiada, że mimo wyroków uniewinniających lub stwierdzających brak znamion czynu zabronionego dalej będzie kontynuował ten niecny proceder zawiadomień.

ULC posiada narzędzia administracyjne w stosunku do osób naruszających przepisy lotnicze np. możliwość zawieszenia licencji, lecz z tej możliwości w omawianej sprawie moim zdaniem z premedytacją **nie korzysta**. Wynika to najprawdopodobniej z obawy, że już pierwszy wyrok sądu administracyjnego wykazałby, że konflikt przepisu krajowego rozporządzenia z prawem UE skutkuje nieważnością tego pierwszego. Mam wrażenie, że wygodniej jest mu **wyreczać się organami ścigania**, bo doniesienia można składać, nawet jak wyroki sądów karnych uznają, że naruszenie krajowego rozporządzenia nie jest przestępstwem. „Każda sprawa karna ma charakter indywidualny”.

W kontekście naruszeń przepisów lotniczych należy podkreślić, że preferowanym podejściem stosowanym w nieomal wszystkich krajach, w przeciwieństwie do kierowania spraw do policji, która może nie posiadać odpowiedniej wiedzy, oraz sądów karnych, które mogą nie być wyposażone w specjalistyczną ekspertyzę w dziedzinie lotnictwa, powinno być stosowanie sankcji administracyjnych. Jest to szybsze i bardziej efektywne i jednocześnie zapobiega zatorom w systemie karnym.

ULC działa arbitralnie, wybierając przypadki do składania doniesień według własnego uznania, z pominięciem zasad równego traktowania przed prawem. Znakomita większość operacji lotnictwa ogólnego nad terenem Aglomeracji Śląskiej odbywa się z naruszeniem zasad krajowego rozporządzenia, czego ULC jest w pełni świadomy. Podobnie zawiadomienie tego organu nie może dotyczyć tylko jednego z wielu samolotów wykonujących lot w grupie (szyku). ULC publicznie przyznaje, że ma prawo „wybierać najbardziej drastyczne przypadki” według własnego uznania, czego nie można pogodzić z obowiązkiem zawiadamiania organu o wszystkich podejrzaniach przestępstw. Działanie ULC, w mojej ocenie, mają służyć wyłącznie dyscyplinowaniu środowiska, które jest nie tylko bezprawne ze względu na stosowanie zasad odpowiedzialności zbiorowej, korupciogenne, ale również nieetyczne.

Zamiast postępować ze zgłoszeniami w sposób opisany w Rozporządzeniu (UE) (UE) 376/2014 ULC prowadzi czynności śledcze do których nie został precyzyjnie umocowany.

Nie może się ostać, aby ULC składał doniesienia za efekty m.in. własnych zaniedbań.

Nagminne wręcz ignorowanie przepisów prawa Unii Europejskiej przez ULC na rzecz krajowych regulacji, może prowadzić do nieuzasadnionych sankcji wobec osób lub podmiotów związanych z lotnictwem.

Organ powinien działać zgodnie z przepisami prawa, bez przekraczania swoich kompetencji, organ nadzorczy powinien podejmować działania, aby przywrócić zasady praworządności w jego działaniach.

Proszę ministerstwo o dokonanie niezależnej od ULC analizy zgłoszonych zarzutów, biorąc pod uwagę też wydane w tych sprawach orzeczenia karne oraz ocenę postępowania nadzorowanego organu, również w kontekście możliwości formułowania przez ten organ fałszywych oskarżeń, niedopełnienia obowiązku zawiadamiania o rzekomych przestępstwach oraz nadużycia władzy. Nowe kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury ma szansę na uwolnienie naszego kraju od kompromitacji na arenie międzynarodowej i usunięcie ogromnej bariery ograniczającej rozwój rynku lotniczego w Polsce.

[...]

Mam nadzieję, że mój głos zostanie uwzględniony, nad polskim niebem znacznie obowiązywać europejski ład, sektor lotniczy znacznie się szybciej rozwijać i nie będę musiał podejmować w tej sprawie dalszych kroków.

Proszę o odpowiedź tylko drogą elektroniczną. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia. Wyrażam zgodę na publikowanie nazwy prowadzonej przeze mnie strony internetowej , użytej w treści petycji.