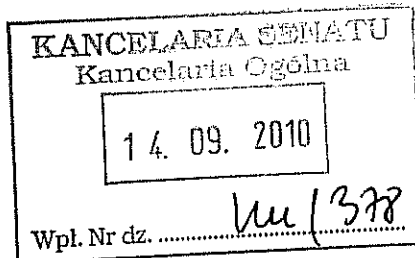




RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Grzegorz Kruszyński*



Warszawa, 2010.09.10

ULC-LEP-1/0240-0170/01/10

**Pan  
Piotr Zientarski  
Przewodniczący  
Komisji Ustawodawczej  
Senat Rzeczypospolitej Polskiej**



*Szanowny Panie Przewodniczący,*

W odpowiedzi na pismo – sygn. akt – BPS/KU-034/934/4/10 z dnia 18 sierpnia 2010 r. dotyczące rozwiązań zaproponowanych w *projekcie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej* (druk senacki nr 934) uprzejmie przekazuję stanowisko do zaproponowanych w projekcie rozwiązań.

Dnia 28 października 2008 r. Trybunał Konstytucyjny wydał postanowienie – sygn. akt – S 4/08, w którym zasygnalizował Sejmowi (w celu zapewnienia spójności systemu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej) potrzebę podjęcia inicjatywy ustawodawczej w sprawie dopuszczalności zniszczenia obcego cywilnego statku powietrznego na podstawie przepisu art. 18b ust. 2 pkt 2 lub 3 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944, z późn. zm.).

Powyższe działanie podyktowane zostało wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r. – sygn. akt – K 44/07 (Dz. U. z dnia 3 października 2008 r. Nr 177, poz. 1095), w którym stwierdził, że art. 122a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) jest niezgodny z art. 2 art. 30 i art. 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Przepis art. 18b ust. 2 nie stanowił przedmiotu kontroli Trybunału Konstytucyjnego. W toku postępowania był on przywoływany wyłącznie jako przepis istotnie związany z treścią normy prawnej w zakwestionowanym przepisie art. 122a ustawy – Prawo lotnicze. Norma art. 122a ustawy – Prawo lotnicze dopuszczała zniszczenie cywilnego statku powietrznego, na którego pokładzie znajdowały się osoby niebędące agresorami, co nie dało się pogodzić konstytucyjnymi gwarancjami ochrony życia i godności ludzkiej.

Trybunał Konstytucyjny w postanowieniu sygn. akt S 4/08 zwrócił uwagę, że art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej stanowi również samodzielną podstawę podjęcia przez Dowódcę Operacyjnego Sił Zbrojnych lub Ministra Obrony Narodowej decyzji o zniszczeniu obcego cywilnego statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie.

Na szczególną uwagę zasługuje także regulacja art. 3 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.), który stanowi, iż „każde Państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie oraz że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone”.

W związku z powyższym niewątpliwie konieczne w ocenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest dokonanie zmiany ustawy o ochronie granicy państwowej w kierunku wyznaczonym przez TK. Niemniej uprzejmie zwracam uwagę, że przedłożone w propozycji senackiej (druk 934) rozwiązania wzbudzają szereg wątpliwości, szczególnie w związku z faktem, że aktualny projekt został znaczenie poszerzony w stosunku do wcześniej opiniowanego przez ULC (druk senacki 813).

1. Rozszerzenie ustawy z dnia 12 października 1990 r. o *ochronie granicy państwowej* o dodatkowy element „ochrony przestrzeni powietrznej” oraz związana z tym zmiana tytułu ustawy, mogą skutkować niespójnością legislacyjną, gdyż kwestie związane z wykorzystywaniem przestrzeni powietrznej RP, w tym zapewnianie bezpieczeństwa jej użytkowania, regulują przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, późn. zm.) Dział I, rozdział 3 – „Zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa” oraz Dział VI „Żegluga powietrzna”.

2. Szczególne wątpliwości pojawiają się w związku z projektowanym art. 18a ust. 2. Regulacja związana z wydawaniem zgody bądź zwolnieniem z konieczności jej uzyskiwania w lotach międzynarodowych, a więc związanych z przekroczeniem przez statek powietrzny granicy państwa, jest już zawarta w ustawie - Prawo lotnicze (art. 144 – art. 147, które dotyczą cywilnych statków powietrznych, oraz art. 150 ust. 2 odnoszący się do państwowych statków powietrznych innych niż wojskowe). Nie ma konieczności dodatkowej regulacji z tym związanej. Istniałaby także niejasność czy podmioty zobowiązane powinny uzyskiwać dwa razy zezwolenie. Proponuje się ewentualnie zamieszczenie przepisu odsyłającego do regulacji zawartej w ustawie - Prawo lotnicze.

3. Z uwagi na okoliczność, iż sytuacja określona w projektowanym art. 18b ust. 2 nie jest w ogóle związana z przekroczeniem granicy, wskazanym jest ewentualne zawarcie w ustawie - Prawo lotnicze odesłania do ustawy o ochronie granicy, aby wskazać, iż konsekwencje niezastosowania się do ustawy - Prawo lotnicze zawarte są także w innej ustawie.

4. Uwzględniając art. 3 bis Konwencji chicagowskiej wątpliwości budzą regulacje dopuszczające zniszczenie cywilnego statku powietrznego (art. 18b ust. 4 i ust. 6) w sytuacji, gdy na jego pokładzie znajdują się wyłącznie „zamachowcy”, bez jednoczesnego

określenia kim są takie osoby. Jest to zwrot o charakterze potocznym, nie ma definicji legalnej (choćby opisowej), który może być różnorako interpretowany przez różne służby państwowe. W sytuacji pomyłki w tym ustaleniu śmierć mogą ponieść niewinne osoby.

Dodatkowo Urząd Lotnictwa Cywilnego uprzejmie wskazuje na wymagające rozstrzygnięcia wątpliwości legislacyjne:

1. W projekcie nie zdefiniowano pojęć państwowego, wojskowego i cywilnego statku powietrznego. Jeśli pojęcia te powinny być rozumiane zgodnie ze zdefiniowaniem ich w ustawie – Prawo lotnicze, to wydaje się, że powinno zostać zawarte odesłanie do definicji z art. 2 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze. Zwraca także uwagę, że zgodnie z definicją w art. 2 pkt 2 ustawy - Prawo lotnicze, rodzajem polskiego państwowego statku powietrznego jest także statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego.

2. Tam gdzie jest mowa o „własnym” np. państwowym, cywilnym lub wojskowym statku powietrznym (np. art. 18b ust. 2, ust. 3 – przepis wprowadzający do wyliczenia, ust. 3 pkt 1, ust. 4 – przepis wprowadzający do wyliczenia) należałoby użyć określenia „polskim”.

3. W art. 18b ust. 13 i 14 pojawia się, wcześniej nie używane pojęcie „innego obiektu powietrznego”, które jest niejasne i w związku z tym powinno być wykreślone z tego przepisu. Projekt posługuje się generalnie określeniem „statku powietrznego”.

4. Należałoby też określić dokładniej organy, o których mowa w art. 18b ust. 14, po to, by zarządzający lotniskiem lub użytkownik lądowiska miał pewność, komu przekazać wymienione w tym przepisie podmioty i przedmioty.

5. Proponuje się również w uzasadnieniu rozszerzyć i doprecyzować podstawy prawne związane z możliwością zestrzeliwania cywilnych statków powietrznych (w tym polskich) na podstawie norm ogólnych, w szczególności w odniesieniu do art. 3 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

*Z poważaniem,*

PREZES  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
  
Grzegorz Kruczyński