

**Adam Wróbel**

dr, Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy im. Jana Długosza w Częstochowie  
orcid.org/0000-0002-9315-0213  
a.wrobel@ujd.edu.pl

## **Właściwość podmiotowa w kontekście przestępstw i wykroczeń zdefiniowanych w ustawie – Prawo lotnicze (art. 9 pkt 1)**

### *Wprowadzenie*

Autor podejmuje analizę zagadnienia właściwości podmiotowej mającej odniesienie do przestępstw i wykroczeń zdefiniowanych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze<sup>1</sup>, a popełnionych za granicą, którą to precyzuje art. 9 pkt 1 tej ustawy. Jak przepis ten stanowi: polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą: przestępstwo lub wykroczenie przeciwko Prawu lotniczemu, o których mowa w art. 210–212, jeżeli: sprawcą jest właściciel, użytkownik albo inny posiadacz bądź członek załogi polskiego statku powietrznego (pkt 1 lit. a), sprawcą jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku (pkt 1 lit. b), czyn został popełniony na polskim statku powietrznym albo na statku powietrznym, którego użytkownikiem jest osoba, o której mowa w lit. b (pkt 1 lit. c). Nadto polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8, lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską (art. 9 pkt 2 pr. lot.). Jednakże regulacja z owego art. 9 pkt 2 pozostaje poza podejmowanym w niniejszym artykule obszarem badawczym<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1235 ze zm.; dalej jako: pr. lot.

<sup>2</sup> B. Namysłowska-Gabrysiak podnosi: „Jak słusznie zauważa A. Wąsek (zob. Kodeks karny,

Art. 9 pkt 1 pr. lot. jest przepisem: a) szczególnym w stosunku do art. 5 Kodeksu karnego<sup>3</sup> oraz art. 3 § 1 Kodeksu wykroczeń<sup>4</sup>, które to przepisy wprowadzają ogólną zasadę terytorialności w odniesieniu odpowiednio do regulacji prawno-karnych albo prawno-karno-wykroczeniowych; b) o którym mowa w art. 3 § 2 k.w., który to przewiduje możliwość ponoszenia odpowiedzialności za wykroczenie popełnione za granicą.

Przypomnieć należy w analizowanym kontekście odnośnie do odpowiedzialności: a) za przestępstwa, że zgodnie z art. 116 k.k. przepisy części ogólnej Kodeksu karnego stosuje się do innych ustaw przewidujących odpowiedzialność karną, chyba że ustawy te wyraźnie wyłączają ich zastosowanie; b) za wykroczenia, że wedle art. 48 k.w. przepisy części ogólnej Kodeksu wykroczeń stosuje się do wykroczeń przewidzianych w innych ustawach, jeżeli ustawy te nie zawierają przepisów odmiennych.

### *Czyny zabronione warunkujące karalność*

Ustawodawca wskazuje na czyny zabronione przybierające postać odpowiednio wykroczenia albo przestępstwa określone w ustawie – Prawo lotnicze w art. 210, 211 i 212<sup>5</sup>. Do tychże czynów stosuje się, jak wskazuje art. 9 pkt 1 pr. lot., polską ustawą karną. Jest nią w tym konkretnym sensie praktycznym odpowiednio co do zasad odpowiedzialności Kodeks karny (co do przestępstw) albo Kodeks wykroczeń (co do wykroczeń); bowiem zarówno co do przestępstw oraz wykroczeń mówić można o odpowiedzialności karnej, określonej w art. 42 ust. 1 zd. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku<sup>6</sup>.

---

s. 85), Prawo lotnicze w art. 9 ustanawia możliwość stosowania polskiej ustawy karnej do przestępstw lub wykroczeń przeciwko przepisom dotyczącym lotu i manewrowania statku powietrznego oraz do innych przestępstw podlegających obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską<sup>7</sup> itd.; B. Namysłowska-Gabrysiak, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do artykułów 1–116*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa: Legalis 2017, komentarz do art. 5, teza 18.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1138 ze zm.); dalej jako: k.k.

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 2151 ze zm.); dalej jako: k.w.

<sup>5</sup> Szerzej odnośnie do określonych w art. 210 pr. lot. wykroczeń oraz określonych w art. 211 i 212 przestępstw zob. J. Walulik, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: LEX, 2016, komentarz do art. 210, komentarz do art. 211, komentarz do art. 212; R.A. Stefański, [w:] *System prawa karnego*, t. 11, *Szczególne dziedziny prawa karnego. Prawo karne wojskowe, skarbowe i pozakodeksowe*, red. M. Bojarski, Warszawa: Legalis, 2018, komentarz do art. 211 pr. lot., komentarz do art. 212 pr. lot.; E. Hryniewicz-Lach, *System prawa handlowego*, t. 10, *Prawo karne gospodarcze*, red. R. Zawłocki, Warszawa: Legalis 2018, s. 362–364.

<sup>6</sup> Dz.U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483 ze zm.

Zgodnie z art. 9 pkt 2 pr. lot. – którego jednak zapisy pozostają poza nurtem przyjętych w niniejszym artykule rozważań – polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8 pr. lot., lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską. Rzeczony art. 8 dotyczy przepisów stosowanych do lotu i manewrowania statku powietrznego na danym obszarze, tzn. obszarze podlegającym zwierzchnictwu państwowemu oraz obszarze, który nie podlega zwierzchnictwu żadnego państwa. Przepis ten stanowi: lot i manewrowanie statku powietrznego odbywają się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa – zgodnie z przepisami międzynarodowymi. Jak zauważa się w literaturze przedmiotu, „polskie prawo lotnicze również, uwzględniając zobowiązania wynikające z międzynarodowych umów ratyfikowanych przez Polskę, określa przypadki zastosowania polskiej ustawy karnej w stosunku do przestępstw lotniczych popełnionych za granicą”<sup>7</sup>.

### *Wykroczenia*

Wykroczenia – zgodnie z art. 210 ust. 4 pr. lot. – precyzuje art. 210 ust. 1, 2 i 3. Według art. 210 karze grzywny podlegać może ten, kto:

- a) będąc właścicielem lub użytkownikiem statku powietrznego, wbrew art. 35 ust. 4 pr. lot. (tzn. wbrew obowiązkowi udzielania Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszelkich żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego, który to obowiązek wymagany jest na podstawie art. 35 ust. 4), nie przestrzega przepisów dotyczących polskiego rejestru statków powietrznych, a w szczególności odmawia złożenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego żądanych wyjaśnień w sprawach zarejestrowanego statku powietrznego (art. 210 ust. 1 pkt 1);
- b) wykonuje lot statkiem powietrznym niemającym wymaganych znaków i napisów (art. 210 ust. 1 pkt 2);
- c) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 64 ust. 1, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce będącej właścicielem

<sup>7</sup> K. Myszone-Kostrzewa, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: Legalis, 2016, komentarz do art. 9; jak tamże zauważa K. Myszone-Kostrzewa: „należy pamiętać, że Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz.U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147 zał.) reguluje zagadnienia jurysdykcji poprzez nałożenie obowiązku ustanowienia jurysdykcji państwa rejestracji statku powietrznego, nie wykluczając jurysdykcji karnej wykonywanej przez inne państwa zgodnie z ich prawem wewnętrznym”.

lub założycielem istniejącego lotniska użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie odpowiednio 25%, 33% lub 49% ogólnej liczby głosów na zebraniu wspólników lub walnym zgromadzeniu (art. 210 ust. 1 pkt 3). Przywołany wyżej art. 64 odnosi się *in globo* do kwestii zawiadomienia ministra właściwego do spraw transportu oraz nadzoru takiego ministra nad strukturą właścicielską założyciela lub właściciela lotniska użytku publicznego;

- d) będąc członkiem zarządu, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 64a ust. 1, nie powiadamia ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze nabycia lub objęcia akcji lub udziałów w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym (art. 210 ust. 1 pkt 3a). Powyżej wskazany przepis art. 64a ust. 1 *verba legis* stanowi: kto zamierza nabyć lub objąć akcje lub udziały w spółce zarządzającej lotniskiem użytku publicznego w ilości zapewniającej mu osiągnięcie lub przekroczenie, bezpośrednio lub pośrednio, przez inne podmioty, większości głosów na zgromadzeniu wspólników lub walnym zgromadzeniu, także na podstawie porozumień z innymi osobami, lub podejmuje inne działania, w wyniku czego stanie się podmiotem dominującym w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych w podmiocie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego, zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu – pod rygorem nieważności;
- e) wbrew art. 66 ust. 1, będąc posiadaczem nieruchomości niestanowiącej lotniska, zezwala na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych (art. 210 ust. 1 pkt 4); przywołany art. 66 ust. 1 dotyczy zasad wykonywania operacji startu i lądowania na lotniskach;
- f) wbrew obowiązкови określönemu w art. 83a ust. 1 ustawy nie stosuje się do nakazu lub zakazu zawartego w przepisach porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 obowiązujących na lotnisku (art. 210 ust. 1 pkt 5a); innymi słowy chodzi o osobę, która znajduje się na terenie lotniska i nie przestrzega oraz nie stosuje się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 (który to obowiązek wynika z art. 83a ust. 1), obowiązujących na lotnisku (art. 210 ust. 1 pkt 5a). Chodzi w tym przypadku o przepisy zamieszczone w roz-

- porządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku<sup>8</sup>;
- g) zarządzając lotniskiem, nie przestrzega przepisów dotyczących rejestru lotnisk (art. 210 ust. 1 pkt 6);
  - h) wbrew zakazom lub ostrzeżeniom podanym do powszechnej wiadomości przy pomocy tablic lub w inny sposób przez zarządzającego lotniskiem narusza postanowienia nakazów i zakazów ustanowionych przez zarządzającego (art. 210 ust. 1 pkt 7);
  - i) wbrew art. 115 ust. 1 nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z porządkiem na pokładzie (art. 210 ust. 1 pkt 9). Zgodnie z przywołanym przepisem art. 115 ust. 1 w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do: zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków (pkt 1), wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego (pkt 2);
  - j) wbrew art. 158, będąc użytkownikiem statku powietrznego lub działając za osobę prawną będącą takim użytkownikiem, narusza obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych (art. 210 ust. 1 pkt 10). Art. 158 nakłada na użytkownika statku powszechnego obowiązki dotyczące zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego;
  - k) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, nie zgłasza zaistniałego zdarzenia, o którym mowa w art. 137 ust. 4 (art. 210 ust. 1 pkt 13). Jak bowiem stanowi art. 137 ust. 4: kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był uczestnikiem lub świadkiem wypadku lotniczego lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego lub poszukiwawczo-ratownicze, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy;
  - l) nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w art. 210 ust. 1 (art. 210 ust. 2) – jak wyżej;
  - m) podlega do popełnienia, pomaga oraz usiłuje popełnić któreś z wykroczeń określonych w ust. 210 ust. 1 (art. 210 ust. 3) – jak wyżej.

<sup>8</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 1023.

Niemniej warto także wskazać, że zgodnie z art. 212a pr. lot. nie podlega karze za wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a<sup>9</sup>, zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym wykroczeniu.

## Przestępstwa

Przestępstwa, o których mowa w art 9 pkt 1 pr. lot., określone zostały w art. 211 ust. 1 i 2 oraz art. 212 ust. 1, 2 i 3.

Zgodnie z art. 211 karze grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku podlega ten, kto:

- a) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nieposiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów (art. 211 ust. 1 pkt 1);
- b) wbrew obowiązkowi określonym w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym (art. 211 ust. 1 pkt 2). Zgodnie zaś z art. 45 zabrania się używania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu, pozwolenia na wykonywanie lotów dla statków powietrznych kategorii specjalnej, albo innego równoważnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, pozwoleniu na wykonywanie lotów lub innym równoważnym dokumencie;
- c) wbrew art. 53 wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza (art. 211 ust 1 pkt 2a). Art. 53 odnosi się do zagadnienia kontroli spełniania wymagań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza;
- d) wbrew art. 84 lub wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 85, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, naru-

<sup>9</sup> Niemniej ustawodawca w art. 212a pr. lot. wskazuje na szerszy zakres czynów, za których popełnienie sprawca nie podlega karze, tzn. *expressis verbis* przepis ten stanowi: Nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII ustawy oraz w art. 174 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2021 r., poz. 2345 i 2447) oraz wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII ustawy, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a. zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu.

- sza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk (art. 211 ust. 1 pkt 3). Przepis art. 84 dotyczy się m.in. obowiązków zarządzającego lotniskiem w zakresie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska. Z wydanych na podstawie art. 85 aktów wykonawczych obowiązuje obecnie jeden, tzn. z rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2022 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych<sup>10</sup>;
- e) wbrew art. 87 ust. 1, art. 871 ust. 6, 7 i 10 i art. 872 ust. 1 wznosi przeszkody lotnicze, dopuszcza do ich powstania lub ich nie usuwa lub przeszkód takich nie zgłasza lub nie oznakowuje (art. 211 ust. 1 pkt 4). Przywołane przepisy tyczą maksymalnej wysokości obiektów położonych w granicach powierzchni ograniczających przeszkody wskazanych w określonych w art. 87 ust. 1 aktach prawnych (art. 87 ust. 1), zgłoszenia przeszkody lotniczej właściwemu organowi (art. 871 ust. 6), zmiany w zakresie niniejszej informacji podlegającej zgłoszeniu (art. 871 ust. 7), zgłoszenia niebezpiecznych urządzeń (art. 871 ust. 10), oznakowania przeszkód lotniczych (art. 872 ust. 1);
  - f) wbrew art. 874 ust. 1 i art. 876 sadzi, uprawia, lub dopuszcza do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą lub zasłaniającego świetlne systemy podejścia, dokonuje budowy lub rozbudowy obiektu budowlanego, sprzyjającego występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu lotniczego statków powietrznych, a także hoduje lub wypuszcza ptaki stwarzające zagrożenie dla ruchu statków powietrznych (art. 211 ust. 1 pkt 4a). Art. 874 typizuje kwestie mające związek z zakazem sadzenia, uprawy lub dopuszczania do wzrostu drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą oraz zasłaniającego świetlne systemy podejścia; natomiast art. 876 reguluje zagadnienia związane z zapobieganiem występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych;
  - g) wbrew art. 97 wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami (art. 211 ust. 1 pkt 5). Art. 97 określa zakaz wykonywania lotów lub czynności lotniczych bez licencji lub świadectwa kwalifikacji;
  - h) wbrew art. 105 ust. 2 wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej (art. 211 ust. 1 pkt 6). Art. 105 ust. 2 wprowadza zakaz wykonywania lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej przez członka personelu lotniczego oraz personelu pokładowego;

<sup>10</sup> Dz.U. z 2022 r., poz. 453.

- i) wbrew art. 115 ust. 1 nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem lotu (art. 211 ust. 1 pkt 7). Tenże przywołany art. 115 ust. 1 określa, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do: zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków (pkt 1), wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego (pkt 2);
- j) wbrew art. 122 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym przepisie (art. 211 ust. 1 pkt 8). Rzeczony art. 122 ust. 2 reguluje obowiązek stosowania się przez statek cywilny do poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, organów służb ruchu lotniczego oraz organów dowodzenia obroną powietrzną;
- k) wbrew art. 123 ust. 1 wykonuje lot próbny, akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności (art. 211 ust. 1 pkt 9). Art. 123 ust. 1 wprowadza zakaz wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych, akrobacyjnych oraz organizowania pokazów lotniczych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności;
- l) wbrew art. 123 ust. 2 dokonuje w czasie lotu zrzutu ze statku powietrznego (art. 211 ust. 1 pkt 9a). Co do zasady art. 123 ust. 2 zakazuje dokonywania w czasie lotów zrzutów ze statku powietrznego, z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby: ochrony ludności, ochrony przeciwpożarowej, służby zdrowia, poszukiwania i ratownictwa, sportu i obsługi imprez masowych, reklamy, gospodarki rolnej i leśnej, doświadczałne i szkoleniowe;
- m) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo: podejmuje lub prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami (art. 211 ust. 1 pkt 10 lit. a); uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków Komisji (chodzi o członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych) lub osoby, o których mowa w art. 136 ust. 3 i 3a<sup>11</sup>, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2<sup>12</sup> (art. 211 ust. 1 pkt 10 lit b);

<sup>11</sup> Wedle art. 136: osoby działające z upoważnienia Komisji (chodzi o Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych) korzystają z uprawnień, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2 (ust. 3); upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem w celu przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych korzystają z uprawnień, o których mowa w art. 136 ust. 1 (ust. 3a).

<sup>12</sup> Zgodnie z art. 136: członkowie Komisji (chodzi o członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych), po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do: 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości; 2) badania miejsca



- n) wbrew zakazom określonym w art. 87a emituje lub powoduje emisję wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie (art. 211 ust. 1 pkt 12). Przywołany art. 87a zabrania emitowania lub powodowania emisji, w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i mogący stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na jego pokładzie; niemniej od reguły tej istnieje wyjątek, tzn. na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach, o których mowa w art. 87a ust. 1, może zostać wydana zgoda przez Ministra Obrony Narodowej albo instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego – co szerzej reguluje art. 87a ust. 2;
- o) nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w art. 211 ust. 1 (art. 211 ust. 2) – jak wyżej.

Zgodnie zaś z art. 212 karze z tytułu popełnienia przestępstwa, a konkretnie karze pozbawienia wolności do lat 5 podlega ten, kto:

- a) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego: narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa (art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a); przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia (art. 212 ust. 1 pkt lit. b); narusza, wydane na podstawie art. 119 ust. 2, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne (art. 212 ust. 1 pkt lit. c) – na podstawie art. 119 ust. 2 na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym<sup>13</sup>, wprowadzono zakaz wlotu w polską przestrzeń powietrzną statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej (§ 1 ust. 1 tego rozporządzenia); niemniej zakazu tego nie stosuje

---

wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości; 3) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania; 4) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów; 5) zapoznania się z wynikami badań przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne; 6) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej; 7) przesłuchiwanie świadków; 8) udziału w przesłuchiwanie świadków (ust. 1); uprawnienie, o którym mowa w art. 136 ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska (ust. 2).

<sup>13</sup> Dz.U. z 2022 r., poz. 478.

- się do statków powietrznych wykonujących lot o statusie HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej) (§ 1 ust. 1 tego rozporządzenia); wbrew art. 122 nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi (art. 212 ust. 1 pkt lit. d). *In genere* art. 122 reguluje zagadnienia związane z obowiązkiem stosowania się do poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, organów służb ruchu lotniczego oraz organów dowodzenia obroną powietrzną;
- b) wbrew art. 116 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broń palną, broń gazową lub materiały wybuchowe (art. 212 ust. 1 pkt 2); co do zasady – od której wyjątek określa art. 116 ust. 3 – zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego;
  - c) wbrew art. 125 ust. 1 używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych (art. 212 ust. 1 pkt 3). Zgodnie z przywołanym art. 125 ust. 1 zabrania się używania obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem, jak również używania ich w sposób mogący wprowadzić w błąd instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych;
  - d) wbrew art. 125 ust. 2 używa nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej (art. 212 ust. 1 pkt 4). Tenże art. 125 ust. 2 pr. lot. zakazuje używania przez osoby nieuprawnione nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach częstotliwości przeznaczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne<sup>14</sup> dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej;
  - e) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia służące dla potrzeb ruchu lotniczego (art. 212 ust. 1 pkt 5);
  - f) używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni, niszczy lub poważnie uszkadza znajdujące się na lotnisku i niewykonujące operacji lotni-

<sup>14</sup> Dz.U. z 2021 r., poz. 576 oraz z 2022 r., poz. 501.

- czych statki powietrzne albo powoduje przerwę w działalności tego lotniska, zagrażając bezpieczeństwu tego lotniska (art. 212 ust. 1 pkt 6);
- g) nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w art. 212 ust. 1 pr. lot. (art. 212 ust. 2).

Jeżeli zaś sprawca czynów określonych w art. 212 ust. 1 i 2 pr. lot. działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku (art. 212 ust. 3). Niemniej – zgodnie z art. 212a – nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII pr. lot. zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c pr. lot., lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o przestępstwie organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie.

### *Kwestie podmiotowe oraz zagadnienia z zakresu strony przedmiotowej*

Zgodnie z art. 9 pkt 1 pr. lot. warunkiem *sine qua non* zastosowania polskiej ustawy karnej w stosunku do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą czyny określone w art. 210, 211 i 212, konieczne jest nadto spełnienie minimum jednego warunku, zgodnie z którym sprawcą-odpowiedzialnym być może jedynie:

- właściciel polskiego statku powietrznego;
- użytkownik polskiego statku powietrznego;
- inny posiadacz polskiego statku powietrznego;
- członek załogi polskiego statku powietrznego;
- osoba mająca miejsce zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku;
- osoba prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku;
- osoba, której czyn został popełniony na polskim statku powietrznym;
- osoba, której czyn został popełniony na statku powietrznym, którego użytkownikiem jest osoba mająca miejsce zamieszkania lub prowadząca przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym członkowie władz takich przedsiębiorstw, będąca użytkownikiem obcego statku powietrznego, bądź członek załogi takiego statku.

Obywatel polskim jest *eo ipso* osoba, która posiada polskie obywatelstwo, nawet jeśli nie jest ono jedynym posiadanym. Cudzoziemcem jest osoba nieposiadająca obywatelstwa polskiego, tzn. zarówno obywatel wyłącznie państwa

obcego, jak i osoba nieposiadająca żadnego obywatelstwa, czyli apatryda lub inaczej bezpaństwowiec.

Ustawodawca używa w analizowanym art. 9 pkt 1 wyrażenia „polski statek powietrzny”. Statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża (art. 2 pkt 1 pr. lot.). Natomiast polskim statkiem powietrznym jest: statek powietrzny który wpisany jest do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych; polski państwowy statek powietrzny, czyli statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, a także statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej, co określa art. 2 pkt 2 pr. lot. Natomiast obcy statek powietrzny to – symplifikując – inny statek powietrzny niż polski. Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego obowiązkowemu nadzorowi władz lotniczych państwa przynależności, w zakresie określonym w ustawie – Prawo lotnicze (art. 31 ust. 2 pr. lot.). Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestru statków powietrznych, ustanowionego przez kilka państw, ocenia się zgodnie z przepisami międzynarodowymi (art. 31 ust. 3 pr. lot.). Jeżeli statek powietrzny jest jednocześnie wpisany do rejestrów różnych państw obcych, uznaje się wyłącznie wpis, który nastąpił najwcześniej (art. 31 ust. 4 pr. lot.). Niemniej, „co do zasady statek powietrzny może posiadać przynależność jednego państwa”<sup>15</sup>.

Wydaje się zasadne, aby na ujęte w art. 9 pkt 1 pr. lot. pojęcia: użytkownika, właściciela, posiadacza – spoglądać także z perspektywy Kodeksu cywilnego<sup>16</sup>. Użytkownikiem statku powietrznego jest w rozumieniu Prawa lotniczego jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych (art. 2 pkt 3 pr. lot.). Użytkowanie rzeczy (tu: chodzi o statek powietrzny) wiąże się z tym, że rzecz można obciążyć prawem do jej używania i do pobierania jej pożytków (w kontekście art. 9 pkt 1 lit. a, b, c pr. lot. i art. 252 k.c.). Natomiast, w granicach określonych przez ustawę i zasady współżycia społecznego, właściciel polskiego statku powietrznego może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z niego zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy (tu: polskiego statku powietrznego); w tych samych granicach może rozporządzać nim (w kontekście art. 9 pkt 1 lit. a pr. lot. i art. 140 k.c.).

<sup>15</sup> A. Kunert-Diallo, [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: LEX, 2016, komentarz do art. 31.

<sup>16</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1360 ze zm.); dalej jako: k.c.

Posiadaczem polskiego statku powietrznego jest zarówno ten, kto nim faktycznie włada, jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto nim faktycznie włada, jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzym statkiem powietrznym (posiadacz zależny) (w kontekście art. 9 pkt 1 lit. a pr. lot. i art. 336 k.c.).

Miejscem zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej osoby fizycznej – które należy interpretować przez pryzmat Kodeksu cywilnego – jest miejscowość znajdująca się na jej terytorium, w której osoba ta przebywa z zamiarem stałego pobytu (w perspektywie art. 9 pkt 1 lit. b pr. lot. i art. 25 k.c.). Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej<sup>17</sup> terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oddzielone jest granicą państwową – którą jest powierzchnia pionowa przechodząca przez linię graniczną – od terytoriów innych państw i od morza pełnego; granica państwowa rozgranicza także przestrzeń powietrzną, wody i wnętrze ziemi.

Członkiem załogi polskiego statku powietrznego jest osoba wyznaczona przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu, co wynika z art. 113 ust. 1 pr. lot. Ustawodawca nie wprowadza zamkniętego katalogu członków załogi statku powietrznego, pozostając przy ogólnym określeniu z rzonego art. 113 § 1. Niemniej wylicza członków personelu wchodzących w skład załóg statków powietrznych, dla których specjalności wymagane są licencje, czyli: świadectwa stwierdzające posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowody upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych (jak określa art. 94 ust. 3 zd. 1 pr. lot.). Wśród tychże znajdują się: pilot samolotowy rekreacyjny, pilot samolotowy turystyczny, pilot samolotowy zawodowy, pilot samolotowy liniowy, pilot samolotowy w załodze wieloosobowej, pilot śmigłowcowy rekreacyjny, pilot śmigłowcowy turystyczny, pilot śmigłowcowy zawodowy, pilot śmigłowcowy liniowy, pilot wiatrakowcowy turystyczny, pilot wiatrakowcowy zawodowy, pilot sterowcowy turystyczny, pilot sterowcowy zawodowy, pilot balonowy rekreacyjny, pilot balonowy, pilot szybowcowy rekreacyjny, pilot szybowcowy, nawigator lotniczy, mechanik pokładowy (art. 94 ust. 6 pkt 1 pr. lot.). Prócz tego członkiem załogi polskiego statku powietrznego może być np. tzw. steward, kucharz pokładowy, osoba pełniąca inne czynności usługowe na pokładzie samolotu etc.

W kontekście osoby prowadzącej przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej wskazać należy na art. 55<sup>1</sup> k.c. definiujący pojęcie przedsiębiorstwa. Jest ono zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do prowadzenia działalności gospodarczej. Obejmuje ono

<sup>17</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 295.

w szczególności: oznaczenie indywidualizujące przedsiębiorstwo lub jego wyodrębnione części (nazwa przedsiębiorstwa) (pkt 1); własność nieruchomości lub ruchomości, w tym urządzeń, materiałów, towarów i wyrobów, oraz inne prawa rzeczowe do nieruchomości lub ruchomości (pkt 2); prawa wynikające z umów najmu i dzierżawy nieruchomości lub ruchomości oraz prawa do korzystania z nieruchomości lub ruchomości wynikające z innych stosunków prawnych (pkt 3); wierzytelności, prawa z papierów wartościowych i środki pieniężne (pkt 4); koncesje, licencje i zezwolenia (pkt 5); patenty i inne prawa własności przemysłowej (pkt 6); majątkowe prawa autorskie i majątkowe prawa pokrewne (pkt 7); tajemnice przedsiębiorstwa (pkt 8); księgi i dokumenty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej (pkt 9). Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców<sup>18</sup> określa zasady podejmowania, wykonywania i zakończenia działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym prawa i obowiązki przedsiębiorców oraz zadania organów władzy publicznej w tym zakresie (jak stanowi art. 1 tej ustawy). Prowadzić przedsiębiorstwo w Rzeczypospolitej Polskiej może także przedsiębiorca zagraniczny<sup>19</sup>.

Natomiast członkowie władz przedsiębiorstw to osoby, które realizując czynności prawne w ramach działalności przedsiębiorstwa, są w stanie – są władni – kształtować sytuację prawną przedsiębiorstwa.

Czyny zabronione określone w art. 210–212 pr. lot. mają odpowiednio postać przestępstw albo wykroczeń. Obojętna jest w omawianym przypadku forma zjawiskowa oraz stadialna danego – takiego czy innego – czynu zabronionego; o ile w kontekście przepisów prawa karnego albo odpowiednio prawa wykroczeń jego popełnienie podlega w konkretnym przypadku odpowiedzialności karnej. Niemniej podnieść należy, że podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w art. 210 ust. 1 pr. lot., pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze w tymże przepisie określonej, na co wskazuje art. 210 ust. 3 pr. lot.<sup>20</sup>. Należy także pamiętać odnośnie do miejsca popełnienia czynu zabronionego wypełniającego znamiona: a) przestępstwa, że czyn zabroniony uważa się za

<sup>18</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r., poz. 162 ze zm.

<sup>19</sup> Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 470) reguluje podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej przez osoby z zagranicy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, czasowe oferowanie lub świadczenie usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez osoby zagraniczne będące przedsiębiorcami oraz określa zasady tworzenia przez osoby zagraniczne będące przedsiębiorcami oddziałów i przedstawicielstw w Rzeczypospolitej Polskiej (art. 1 ust 1 tejszej ustawy).

<sup>20</sup> Co zostało już wspomniane oraz co zauważają: W. Kotowski, B. Kurzępa, *Komentarz do niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] *eidem*, *Wykroczenia pozakodeksowe. Komentarz*, Warszawa: LEX, 2008; komentarz do art. 210 pr. lot., teza 5.

popelniony w miejscu, w którym sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany, albo gdzie skutek stanowiący znamię czynu zabronionego nastąpił lub według zamiaru sprawcy miał nastąpić (art. 6 § 2 k.k.) – i podobnie – b) wykroczenia, że wykroczenie uważa się za popelnione na miejscu, gdzie sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany, albo gdzie skutek nastąpił lub miał nastąpić (art. 4 § 2 k.w.).

### *Uwagi i wnioski*

Regulacja ujęta w art. 9 pkt 1 pr. lot.: wychodzi poza obszar oddziaływania zasady terytorialności z art. 5 k.k. oraz art. 3 § 1 k.w.; niemniej zasadniczo należy stosować w jej kontekście warunek podwójnej przestępczości z art. 111 k.k.<sup>21</sup> (co do popelnionych i ujętych w niej przestępstw, jak również odpowiednio w drodze analogii – wydaje się racjonalne – do ujętych tamże wykroczeń, lecz tu w ograniczonym stopniu do art. 111 § 1 i 2<sup>22</sup>). Warto zauważyć, że art. 9 pkt 1 pr. lot. nie wyłącza wymogu stosowania podwójnej karalności<sup>23</sup>. Zgodnie z przywołanym art. 9 pkt 1 polską ustawę karną stosuje do obywatela polskiego oraz cudzoziemca, czyli osoby, która nie posiada obywatelstwa polskiego, jeżeli za granicą popelnił któreś z wykroczeń określonych w art. 210 pr. lot. lub przestępstw określonych w art. 211 i 212 pr. lot., jeżeli sprawca ten posiada charakterystyczne dla niego cechy wyodrębniające go spośród ogółu podmiotów, a sprecyzowane w art. 9 pkt 1 lit. a i b pr. lot. lub czyn popelniony został w skonkretyzowanym w art. 9 pkt 1 lit. c pr. lot. miejscu<sup>24</sup>. Art. 9 pkt 1 pr. lot. reguluje

<sup>21</sup> Niemniej, co należy zaznaczyć, w rozważanej perspektywie warunek podwójnej karalności, o którym mowa w art. 111 § 1 k.k., nie będzie musiał zachodzić, gdy sprawca popelniał czyn zabroniony na polskim statku powietrznym – o ile zgodnie z art. 5 k.k., który odnosi się do odpowiedzialności za przestępstwa – umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

<sup>22</sup> Wówczas w kontekście art. 111 § 1 i 2 k.k. stosowanego odpowiednio do wykroczeń, o których mowa w art. 9 § 1 pr. lot.: warunkiem odpowiedzialności za czyn popelniony za granicą jest uznanie takiego czynu za wykroczenie również przez ustawę obowiązującą w miejscu jego popelnienia. Natomiast, jeżeli zachodzą różnice między ustawą polską a ustawą obowiązującą w miejscu popelnienia czynu, stosując ustawę polską, sąd może uwzględnić te różnice na korzyść sprawcy. Niemniej stosowanie regulacji z art. 111 § 3 w stosunku do sprawców wykroczeń byłoby stosowaniem analogii na ich niekorzyść, toteż nie wydaje się, że należy ten paragraf wówczas stosować.

<sup>23</sup> Por. J. Raglewski, [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2, *Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa: LEX 2016, komentarz do art. 111, teza 3.

<sup>24</sup> Warto przypomnieć – co pozostaje poza niniejszymi rozważaniami, co już było wspomniane – że polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popelnili za granicą przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 8 pr. lot. (przepisy stosowane do lotu i manewrowania statku powietrznego na danym obszarze), lub inne przestępstwo podlegające obowiązkowemu ściganiu zgodnie z międzynarodowymi umowami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską (art. 9 pkt 2).

kwestie związane z prawnokarną oraz prawnokarno-wykroczeniową odpowiedzialnością – konkretnego podmiotu, który popełnił za granicą skonkretyzowane przestępstwo lub wykroczenie w określonych warunkach – związaną ze szczególną, specjalistyczną sferą prawną, to jest prawem lotniczym. Toteż trafnie ustawodawca ujął tenże przepis w przestrzeni ustawy – Prawo lotnicze nie zaś odpowiednio w Kodeksie karnym lub Kodeksie wykroczeń.

## Bibliografia

### Akty prawne

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483 ze zm.).
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1360 ze zm.).
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 2151 ze zm.).
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 295).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1138, ze zm.).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 1235 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r., poz. 470).
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r., poz. 162 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku (Dz.U. z 2012 r., poz. 1023).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2022 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz.U. z 2022 r., poz. 453).

### Literatura

- Hryniewicz-Lach E., [w:] *System prawa handlowego*, t. 10, *Prawo karne gospodarcze*, red. R. Zawłocki, Warszawa: Legalis, 2018, s. 362–364.
- Kotowski W., Kurzepa B., *Komentarz do niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] W. Kotowski, B. Kurzepa, *Wykroczenia pozakodeksowe. Komentarz*, Warszawa: LEX, 2008, komentarz do art. 210 pr. lot.
- Kunert-Diallo A., [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: LEX, 2016, komentarz do art. 31.
- Myszona-Kostrzewa K., [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: Legalis, 2016, komentarz do art. 9.



- Namysłowska-Gabrysiak B., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do artykułów 1–116*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa: Legalis, 2017, komentarz do art. 5.
- Raglewski J., [w:] *Kodeks karny. Część ogólna, t. 1, cz. 2, Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa: LEX, 2016, komentarz do art. 111.
- Stefański R.A., [w:] *System prawa karnego, t. 11, Szczególne dziedziny prawa karnego. Prawo karne wojskowe, skarbowe i pozakodeksowe*, red. M. Bojarski, Warszawa: Legalis, 2018, komentarz do art. 211 pr. lot., komentarz do art. 212 pr. lot.
- Walulik J., [w:] *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. M. Żylicz, Warszawa: LEX, 2016, komentarz do art. 210, komentarz do art. 211, komentarz do art. 212.

## Streszczenie

### Właściwość podmiotowa w kontekście przestępstw i wykroczeń zdefiniowanych w ustawie – Prawo lotnicze (art. 9 pkt 1)

W artykule poruszony zostaje zagadnienie właściwości podmiotowej w kontekście przestępstw i wykroczeń zdefiniowanych w ustawie – Prawo lotnicze, a popełnionych za granicą, którego zrab określony został tamże w art. 9 pkt 1. Narracja wiedzie przez zagadnienia czynów zabronionych warunkujących karalność, przybierających postać konkretnych przestępstw oraz wykroczeń, kwestie podmiotowe oraz zagadnienia z zakresu strony przedmiotowej. Wyrażony zostaje pogląd, że w analizowanym przypadku ma również generalnie, co do zasady, zastosowanie warunek podwójnej przestępności czynu z art. 111 k.k. (co do przestępstw, a także odpowiednio w drodze analogii – jak się wydaje – do wykroczeń, jeśli chodzi o § 1 i 2 art. 111), oraz że ustawodawca realizuje dyspozycję art. 3 § 2 k.w., który określa, że odpowiedzialność za wykroczenie popełnione za granicą zachodzi tylko wtedy, gdy przepis szczególny taką odpowiedzialność przewiduje (co do wykroczeń).

**Słowa kluczowe:** Prawo lotnicze, przestępstwa i wykroczenia, odpowiedzialność karna, właściwość podmiotowa

## Abstract

### Objective jurisdiction in the context of crimes and offenses defined in the Aviation Law Act (art. 9 point 1)

In the article is raised the issue of objective (personal) jurisdiction in the context of crimes and offenses defined in the Aviation Law Act and committed abroad, the framework of which was defined therein in art. 9 point 1. The narration leads through the issues of prohibited acts – that determine the punishability – taking the form of specific crimes and offenses, issues of the object and issues related to the matter of subjective side. The view was expressed, that in the analyzed question, the condition of double criminality specified in art. 111 Criminal Code does generally – in principle – apply (to the crimes,

and appropriately by analogy – it seems – to the offenses when it comes to § 1 and 2 of Art. 111 of the Criminal Code), and that legislator fulfill the disposal of art. 3 § 2 of the Offense Code, which specifies that liability for an offense committed abroad occurs only when a special provision provides such liability (to the offenses).

**Key words:** the Aviation Law Act, crimes and offenses, criminal liability, objective (personal) jurisdiction