

Pojęcie „lotnicze prawo karne” w prawie polskim

Concept and definition of aviation criminal law in Polish legal system



Paweł Padkowski

Dr Student prawa

*Akademia Leona Koźmińskiego w
Warszawie*

ppadkowski@gmail.com

Streszczenie: Celem niniejszego artykułu jest zbadanie problematyki definicji lotniczego prawa karnego na gruncie prawa polskiego m.in. poprzez przedstawienie podejścia polskiej doktryny prawa lotniczego i prawa karnego do niniejszego zagadnienia oraz przedstawienie definicji stworzonej przez mnie na bazie poczynionych rozważań. W pierwszej części przedstawiona będzie perspektywa historyczna lotniczego prawa karnego i na podstawie analizy literatury dotyczącej prawa lotniczego i prawa karnego od lat 30. XX w. pokazane zostanie, że tak ujęte podstawy odpowiedzialności karnej nie znajdowały szerszego niż incydentalne zainteresowania wśród XX-wiecznych autorów, ani tym bardziej nie były one przedstawiane w sposób spójny. Dzięki zastosowaniu metody historycznoprawnej naświetlone zostaną zmiany, jakie zaszły w podejściu do zagadnienia lotniczego prawa karnego od czasów pionierów lotnictwa lat międzywojennych, poprzez okres Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w której to jednym z głównych wyzwań lotnictwa stały się akty terroryzmu (i związane z nimi uprowadzenia statków powietrznych), po obecne czasy i stworzenie pierwszej współczesnej definicji lotniczego prawa karnego. Rozważania na temat genezy pojęcia „lotnicze prawo karne” podzielone zostały na dwie części. Pierwsza z nich dotyczy prawa lotniczego, kolejna zaś prawa karnego materialnego. Drugą część pracy otwiera analiza językowa wyrażenia „lotnicze prawo karne”, która stanowi wstęp do późniejszych rozważań nad właściwym umiejscowieniem tego zagadnienia w prawie karnym i prawie lotniczym. Patrząc na zagadnienie lotniczego prawa karnego przez pryzmat podziałów prawa karnego zaproponowanych przez czołowych przedstawicieli współczesnej doktryny, uznać należy, że choć zasadniczo spełnia ono obie przesłanki, które umożliwiałyby nazwanie go wyspecjalizowaną dziedziną prawa karnego, to jednak istnienie reżimu odpowiedzialności administracyjnej nie może być uznane za równoważne wytworzeniu specyficznych środków reakcji karnej. Końcowym etapem rozważań jest zaprezentowanie własnej definicji lotniczego prawa karnego powstałej w celu oddania specyfiki przepisów na nie się składających w możliwie jak najpełniejszy sposób.

Słowa kluczowe: Lotnicze prawo karne; Prawo lotnicze; Prawo karne

Abstract: The purpose of this article is to examine the issue of the definition of aviation criminal law under Polish law. The analysis will be conducted by presenting the approach of Polish scholars of aviation law and criminal law to the issue of aviation criminal law and presenting the definition created by the author on the basis of the considerations made. In the first part, the issue of aviation criminal law will be presented from a historical standpoint, and on the basis of an analysis of the literature on aviation law and criminal law since the 1930s, it will be shown that the criminal responsibility in aviation law did not find more than incidental interest among 20th-century authors, let alone were they presented in a consistent manner. By using the historical-legal method the author will show the changes that have taken place in the approach to the issue of aviation criminal law from the times of aviation pioneers of the interwar years, through the period of the Polish People's Republic, in which one of the main challenges of aviation became acts of terrorism (and related hijackings of aircrafts), to the contemporary times and the creation of the first modern definition of aviation criminal law. The discussion of the genesis of the concept of aviation criminal law is naturally divided according to the branches of law that compose it, i.e. first aviation law and then criminal law. The second part of the work opens with a linguistic analysis of the expression “aviation criminal law,” which serves as a prelude to later considerations of the proper placement of this issue in criminal law and aviation law. Looking at the aviation criminal law through the lenses of the divisions of criminal law proposed by leading representatives of modern doctrine, it should be considered that it does meet the first prerequisite that allow it to be called a specialized field of criminal law, but fails to fully meet the second one. Therefore, it should be called “a set of rules,” which can be distinguished from other rules by its differentiating features. The final stage of consideration is to present author's own definition of aviation criminal law created with the aim of conveying the meaning of the expression as fully and balanced as possible, i.e., without placing undue emphasis on either its substantive or procedural nature.

Keywords: Aviation criminal law; Aviation law; Criminal law

Wprowadzenie

Krajowe przepisy regulujące odpowiedzialność karną za czyny popełnione w związku z działalnością lotnictwa pojawiły się po raz pierwszy w polskim porządku prawnym prawie sto lat temu wraz z wprowadzeniem rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym[42]. Regulacja ta określała przestępstwa i wykroczenia powszechne, które zawarte były sumarycznie w pięciu artykułach. Drugą regulacją prawną, która swoją treścią

dotykała bezpośrednio działalności lotniczej, był wprowadzony do porządku prawnego cztery lata później kodeks karny z 1932 r. nazywany również kodeksem Makarewicza[41]. W art. 215 tegoż kodeksu po raz pierwszy w ustawie karnej obowiązującej na ziemiach polskich wspomina się o „komunikacji powietrznej”. Pewne problemy stwarzała wówczas prawidłowa interpretacja pojęcia „komunikacja”, gdyż co do rozumienia tego terminu nie było pełnej zgody. Przez J. Makarewicza rozumiane było ono wąsko, a możliwość użycia art. 215 w od-

niesieniu do komunikacji powietrznej ograniczona była wyłącznie do sytuacji, w której statek powietrzny służył jako środek przewozu masowego[32, s. 501]. Szerzej do pojęcia „komunikacja” zdaje się, że podchodził W. Makowski, który w swoim komentarzu do kodeksu karnego nie czyni zawężenia podobnego do tego zaproponowanego przez J. Makarewicza, a wręcz rozciąga odpowiedzialność wynikającą z art. 215 na „każdy wypadek”[33, s. 488-489]. Pomimo gwałtownego rozwoju lotnictwa w międzywojennej Polsce[36; 29], doktryna prawa

karnego traktowała temat przepisów związanych ze spowodowaniem katastrofy w komunikacji powietrznej jako mało znaczący, choć wykazujący pewien potencjał wzrostu swojej ważności w przyszłości[21, s. 151].

Choć oba wyżej wspomniane akty prawne zastąpione zostały nowszymi (w obu przypadkach dwukrotnie)[41; 42; 46; 47; 48; 49], to wciąż zauważyć można analogię w konstrukcji obecnych przepisów karnych dotyczących lotnictwa do tych obowiązujących prawie sto lat temu. Przykładem może być bardzo podobny sposób redakcji art. 215 Kodeksu karnego z 1932 r. i art. 174 zawartego w obecnie obowiązującym kodeksie. Co więcej, rozdzielenie przepisów obejmujących swym zakresem przedmiotowym regulacje lotniczego prawa karnego na dwa odrębne od siebie akty prawne widoczne jest do dziś. Analogicznie podział ten widoczny jest w ustawodawstwie niemieckim, gdzie regulacje odpowiadające art. 173 i 174 Kodeksu karnego znajdują się w §315 oraz §315a *Strafgesetzbuch*, a regulacje odpowiadające przepisom karnym zawartym w dziale XIa oraz XII Ustawy - Prawo lotnicze zawarte są w odpowiednio w rozdziale trzecim *Luftverkehrsgesetz*, rozdziale jedenastym *Luftverkehrs-Ordnung* oraz rozdziale piątym *Luftsicherheitsgesetz*.

W literaturze podnosi się twierdzenie, że źródeł lotniczego prawa karnego upatrywać można nie tylko w prawie krajowym, ale również w międzynarodowym i europejskim[56, s. 448]. W odniesieniu do prawa międzynarodowego wyróżnić można cztery umowy międzynarodowe, które swą treścią zobowiązują sygnatariuszy do ścigania przestępstw na mocy prawa krajowego, bez jednoczesnego ustalania konkretnych reguł stanowiących dostateczną podstawę do karania[56, s. 448]. Pierwszą z umów jest Konwencja chicagowska, która swym zakresem reguluje m.in. konieczność ścigania osób naruszających przepisy ruchu lotniczego[22]. Kolejne konwencje tj. tokijska z 1963 r.[23], haska z 1970 r.[25], i montreal-ska z 1971 r.[24] w przeciwieństwie

do (ogólnej w omawianym zakresie) Konwencji chicagowskiej konkretyzują pewne czyny przestępne mające być karane przez państwa-strony[56, s. 451-453]. Prawo Unii Europejskiej również nakłada na państwa członkowskie obowiązek sankcjonowania pewnych naruszeń, w zakresie przyjętym w umowach międzynarodowych. Mając na uwadze powyższe źródła lotniczego prawa karnego, dalsze rozważania skupiać się będą jednak na przepisach zawartych w ustawach krajowych. Pominięcie prawa międzynarodowego i wspólnotowego jest zamierzone, gdyż normy prawne nakazujące karanie poszczególnych czynów zabronionych zawarte w umowach międzynarodowych oraz prawie europejskim należy przenieść na grunt prawa krajowego, ponieważ to na państwie-stronie takiej umowy spoczywa nie tylko obowiązek karania sprawców za przestępstwa, ale również wprowadzenia do krajowego porządku prawnego przepisów karnych czyniących zadość wymaganiom stawianym przez umowę międzynarodową, bądź też prawo wspólnotowe.

Geneza pojęcia lotniczego prawa karnego

Podejście do lotniczego prawa karnego jako wydzielonego z prawa lotniczego i prawa karnego korpusu jest zjawiskiem względnie nowym w doktrynie. Zaznaczyć należy, iż celem niniejszego opracowania nie jest rozstrzygnięcie problemu, czy lotnicze prawo karne tworzy odrębną dziedzinę prawa karnego, jest to jedynie próba wyróżnienia (i zdefiniowania) korpusu przepisów odnoszących się do lotnictwa jako całości uregulowań o charakterze represyjnym, które normują zagadnienia związane z istotą lotniczego prawa karnego. Pojęcie „korpus” odnieść należy do słownikowej jego definicji[43], a więc do części prawa karnego stanowiącej rodzaj zbioru przepisów niezależnie od tego, czy mogą być przez wszystkich, większość, część czy tylko nielicznych autorów uznawane za odrębną dziedzinę prawa karnego.

Do 2002 r. autorzy komentarzy i literatury prawa lotniczego, jak i prawa karnego zdawali się nie zauważać tematyki lotniczego prawa karnego jako odrębnego korpusu prawa w ogóle, bądź też traktowali ją jako niewielki element składający się na szerzej rozumiane odpowiednio prawo lotnicze bądź prawo karne, a co za tym idzie nie poświęcali jej zbyt wiele uwagi w swoich publikacjach. Analiza piśmiennictwa dotyczącego polskiego prawa lotniczego z okresu po wprowadzeniu rozporządzenia z 1928 r. aż do przełomu XX i XXI wieku wykazała bardzo niewielkie zainteresowanie ówczesnych autorów omawianą tematyką, gdyż rozważania dotyczące lotniczego prawa karnego przeprowadzane były wyłącznie incydentalnie [50, s. 128-134]. Odpowiedź na pytanie, dlaczego zainteresowanie tym tematem było nikłe jest złożona i zależy od rozpatrywanego okresu. W odniesieniu do okresu międzywojennego dwa najbardziej prawdopodobne powody to kolejno: brak zjawiska terroryzmu lotniczego (lub jego nieznajomość) oraz podejście ogółu społeczeństwa do pilotów jako osób wykonujących niebezpieczny i elitarny zawód cieszący się powszechnym uznaniem i zaufaniem. Odnosząc się do pierwszego powodu skonstatować należy, iż dla autorów międzywojennych problemem znacznie bardziej doniosłym aniżeli terroryzm powietrzny było „rozgraniczenia lotnictwa wojny i pokoju” oraz „faktycznego sprecyzowania pojęcia wojny powietrznej [...]”[16, s. 201-202]. Natomiast co do drugiego powodu, wraz z powszechnością zjawiska jakim były przymusowe lądowania w terenie przygodnym (nierzadko kończące się poważnym uszkodzeniem maszyny), ze względu na złe warunki pogodowe lub awarie silników w trakcie lotu[31, s. 70-77], iść mogła pewnego rodzaju akceptacja, przez pasażerów i przewoźnika, wysokiego poziomu ryzyka związanego z działalnością lotnictwa. Jednakże pomimo powszechności tego zjawiska, zainteresowanie pociąganiem pilota do odpowiedzialności karnej za możliwe błędy w przygo-

towaniu lotu bądź technice pilotażu kończące się wspomnianym przymusowym lądowaniem nie było przez autorów w ogóle rozpatrywane.

Fakt, iż kodeks Makarewicza posługiwał się pojęciem „komunikacji powietrznej” tylko raz, w dodatku obok innych desygnatów, tj. komunikacji lądowej i wodnej, wskazywać może na niewielkie znaczenie lotnictwa w międzywojennej Polsce w kontekście innych, szerzej dostępnych i częściej wykorzystywanych środków transportu. Co więcej, choć J. Makarewicz w swoim komentarzu do kodeksu karnego szeroko omawiał zagadnienie komunikacji oraz uszkodzenia środka lokomocji, również w kontekście rozporządzenia z 1928 r., to nigdzie nie wspomina o „lotniczym prawie karnym”, a wręcz stara się oddzielić przepisy karne tegoż rozporządzenia od przepisów zawartych w kodeksie karnym[32, s. 502].

Podobnie niewiele uwagi lotniczemu prawu karnemu poświęca literatura powojenna omawiająca prawo karne okresu obowiązywania kodeksów karnych z 1932 r. oraz 1969 r., która jedynie incydentalnie wspomina o zagadnieniu terroryzmu powietrznego. Analogicznie do autorów międzywojennych, przedstawiciele doktryny prawa karnego okresu obowiązywania kodeksu karnego z 1969 r. nie posługiwali się pojęciem lotniczego prawa karnego. Ponadto, niezależnie od faktu, czy samo to pojęcie było wykorzystywane, autorzy nie uznawali przedmiotu lotniczego prawa karnego jako spójnej koncepcji ani problemu wymagającego zbadania, gdyż takie wyrażenie nie pojawiło się ani razu w literaturze prawa karnego z tamtego okresu[5; 6; 12; 45]. M. Cieślak opisuje relację pomiędzy prawem karnym a prawem międzynarodowym oraz prawem karnym a innymi gałęziami prawa, jednakże nie wspomina o relacji między prawem karnym, a prawem lotniczym[8, s. 19-22]. Fakt, że czołowi autorzy książek traktujących o prawie karnym nie wspominają o omawianym zagadnieniu stanowić może asumpt do stwierdzenia, że lotnicze prawo karne nie było

ówcześniej spójną koncepcją. Skupiają się oni raczej na wybranych aspektach zawartych w samym kodeksie karnym tj. na spowodowaniu katastrofy w ruchu powietrznym albo nieumyślnym uszkodzeniu ciała z powodu naruszenia zasad bezpieczeństwa, jednocześnie nie poświęcając w ogóle uwagi pozakodeksowemu prawu karnemu zawartemu np. w ustawie Prawo lotnicze[4, s. 5]. Zauważyć jednak należy, iż ówczesna doktryna doceniła fakt, że w Kodeksie karnym z 1969 r. po raz pierwszy ujęto przestępstwa komunikacyjne w sposób zwięzły[51, s. 3].

Zauważalne w doktrynie prawa karnego okresu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest jednak zainteresowanie tematyką porwań statków powietrznych[17; 18; 26; 28]. Początki zjawiska terroryzmu powietrznego datuje się na mniej więcej lata 50 XX w., kiedy to zaczęło ono przybierać na sile, również na terenie Polski (a więc także w odniesieniu do polskich statków powietrznych)[14; 35; 37, s.115]. Zjawisko uprowadzeń polskich samolotów pasażerskich przez pilotów samo w sobie również wypełniało znamiona aktu bezprawnej ingerencji[39]. Coraz częstsze przypadki uprowadzenia statków powietrznych pociągnęły za sobą konieczność uregulowania karalności ich sprawców[37]. Zmieniające się wyzwania, przed którymi stał polski ustawodawca oraz zainteresowanie doktryny koniecznością karania porywaczy statków powietrznych na podstawie lepiej dostosowanych do takich sytuacji przepisów dało owoce w postaci wprowadzenia niezbędnych zmian w kodeksie karnym z 1969 r., względem kodeksu Makarewicza[18]. Podobnie już w trakcie obowiązywania kodeksu z 1969 r. wprowadzano do jego treści kolejne aktualizacje[1]. Dużą zmianę w zakresie ujednolicania przepisów dotyczących zwalczania bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym oraz karania przestępstw na pokładach statków powietrznych stanowiło podpisanie w latach 60 i 70. XX wieku przez Polskę trzech Konwencji – tokijskiej, haskiej i montrealskiej. Konwencje te przyczyniły się do zahamowania

wzrostu liczby aktów terroryzmu, jednocześnie usuwając luki prawne i nieścisłości dotyczące jurysdykcji karnej i właściwości prawa karnego[56, s. 95-96]. Nowe wyzwania, przed którymi stała Polska i jej system prawny wraz ze zmianami ustrojowymi początku lat 90. zaowocowały zainteresowaniem komisji kodyfikacyjnej również tematami związanymi z bezpieczeństwem w ruchu powietrznym[44]. Ostatecznie, oprócz zmienionej treści istniejących już przepisów, kodyfikatorzy zdecydowali się również na stopniowe obejmowanie regulacjami kolejnych, nowych typów przestępstw oraz rozszerzania karania czynów godzących w powszechne i indywidualne bezpieczeństwo w ruchu, aż do stanu obecnego[38, s. 932]. Powyższe czynniki wraz z uchwaleniem kodeksu karnego z 1997 r. oraz nowej, lepiej przystosowanej do regulacji europejskich ustawy - Prawo lotnicze z 2002 r. dało przedstawicielom doktryny prawa lotniczego asumpt do stworzenia pierwszej, współczesnej definicji lotniczego prawa karnego, którą sformułował M. Żylicz w swojej monografii z 2002 roku [55, s. 451]. Definicja ta została powielona bez zmian również w drugim wydaniu tejże pozycji[56, s. 448].

Współczesna definicja lotniczego prawa karnego

Rozważania na temat definicji lotniczego prawa karnego należy rozpocząć od analizy samej nazwy, która ma zostać w dalszej części zdefiniowana. Jest to niezbędny krok do dobrego zrozumienia problematyki całego zagadnienia. Do ugruntowanych w doktrynie trzyczłonowych nazw dziedzin prawa zawierających przymiotnik „karne” należy bezsprzecznie „prawo karne międzynarodowe”, „międzynarodowe prawo karne”[13, s. 3] oraz „prawo karne skarbowe” i „prawo karne wojskowe”[15, s. 10-12; 27, s. 24-27]. Pierwsza z nich dotyczy przepisów krajowego prawa karnego, które odnoszą się do „przestępstw z elementem obcym”[15, s. 3-4]. Druga zaś, znacznie szersza znaczeniowo

aniżeli poprzednia, to przepisy prawa międzynarodowego publicznego, które odnoszą się m.in. do przestępstw międzynarodowych. Brak jest jednolitego poglądu na to, w jakim znaczeniu zastosować nazwę „międzynarodowe prawo karne”, a w jakim „prawo karne międzynarodowe”[11, s. 14-28]. W niniejszej pracy, celem zapewnienia jednolitości, posłużyłem się podziałem analogicznym do zaprezentowanego przez W. Radeckiego[40, s. 147]. Pewnym problemem terminologicznym jest zakorzenienie się w doktrynie nazw „prawo karne skarbowe” i „prawo karne wojskowe”, które względem „lotniczego prawa karnego” zmieniony mają szyk wyrazów, a dokładniej zmianie uległo miejsce występowania przydawki. Jak słusznie zauważył L. Gardocki wszystkie trzyczłonowe nazwy dziedzin prawa obarczone są brakiem konsekwencji w ich nazewnictwie[12 s. 18]. Mając na uwadze powyższe nieścisłości terminologiczne oraz wspomniane braki konsekwencji i rozbieżności w rozumieniu poszczególnych trzyczłonowych nazw, tym bardziej istotne będzie określenie właściwego szyku wyrazów w nazwie „lotnicze prawo karne”. W powyższym układzie wyraz „lotnicze” jest przydawką przymiotną[2, s. 426] i pełni funkcję charakteryzującą[20, s. 57], co na omawianym przykładzie wskazuje, że lotnictwo jest „cechą przygodną”[20, s. 57] prawa karnego. Chodzi więc o podkreślenie właściwości, z powodu której prawo karne jest właśnie takie (lotnicze) dlatego, że posiada jakiś określony zespół rysów w swojej zewnętrznej lub wewnętrznej strukturze[20, s. 57]. *A contrario*, gdyby zamienić szyk wyrazów i stworzyć wyrażenie „prawo karne lotnicze”, wtedy to przydawka przymiotna charakteryzująca stałaby się przydawką wyodrębniającą[20, s. 60]. Nastąpiłaby również zmiana sensu całego wyrażenia. Zastosowanie takiego szyku wyrazów wskazywałoby na to, że wyrażenie „lotnicze” jest właściwością identyfikującą przedmiot podstawy, czyli prawo karne. W konsekwencji, „lotnicze” stałoby się właściwością, która przyznana danemu

przedmiotowi (prawu karnemu), jako tylko i właśnie jemu przysługująca, pozwala go wśród wielu podobnych przedmiotów wyróżnić[20, s. 60]. Doprowadza to do absurdu wniosku, że prawo karne można wyróżnić spośród innych gałęzi prawa tylko dlatego, że jest ono „lotnicze”. Mając na uwadze powyższe niuanse gramatyki języka polskiego, za poprawne i wartościowsze rozważań uznać należy wyrażenie „lotnicze prawo karne”, gdyż taka składnia gwarantuje niezbędną przy tworzeniu definicji precyzję znaczeniową.

Stosując analogię do międzynarodowego prawa karnego zauważyć można, że lotnicze prawo karne również należy rozumieć szeroko, albowiem jego źródła, podobnie jak międzynarodowego prawa karnego, nie można upatrywać wyłącznie w jednym akcie prawnym[11, s. 26; 56, s. 31]. Za powyższym stwierdzeniem przemawia również fakt, iż katalog źródeł prawa i wynikających z nich norm prawnych, składających się na międzynarodowe prawo karne jest w dużym zakresie tożsamy z katalogiem składającym się na lotnicze prawo karne[11, s. 26; 56, s. 448-456].

Aby poprawnie zdefiniować lotnicze prawo karne, istotne jest zastanowienie się nad wybraniem odpowiedniego rodzaju definicji. Jak słusznie zauważa A. Grześkowiak „Najczęściej określenie treści terminu »prawo karne« następuje w odwołaniu do głównych elementów składowych tej dyscypliny prawa [...] pozwalających na identyfikowanie jej w ramach ogólnego systemu prawa”[15, s. 4]. Powyższe ujęcie jest przykładem podejścia formalno-prawnego do definicji prawa karnego[15, s. 4]. Drugie ujęcie, czyli definicja celowościowa, kładzie nacisk na zadania prawa karnego jako narzędzia do zwalczania przestępstw poprzez odpowiednią reakcję państwa na ich popełnienie[34, s.7]. W przypadku lotniczego prawa karnego właściwe zdaje się być wybranie definicji formalno-prawnej, gdyż ujęcie celowościowe nie pozwoli na trafne wyodrębnienie norm składających się na lotnicze prawo karne z ogółu

tychże, będących prawem karnym w szerszym ujęciu. Dzieje się tak ponieważ lotnicze prawo karne spełniać ma w społeczeństwie te same funkcje, co prawo karne ujęte całościowo, a katalog chronionych przez nie dóbr pokrywa się z dobrami chronionymi innymi przepisami prawa karnego materialnego[56, s. 448]. Stanowisko to potwierdza J. Walulik pisząc, że lotnicze prawo karne wykracza swym zakresem poza samą ochronę przed bezprawnymi aktami skierowanymi przeciwko lotnictwu cywilnemu[53]. Co więcej, ze względu na liczbę źródeł lotniczego prawa karnego próba wyodrębnienia go do jednej z kategorii poprzez zastosowanie podziału według źródła tj. na prawo karne kodeksowe i pozakodeksowe nie znajdzie zastosowania.

Po wybraniu właściwego rodzaju definicji, odpowiedzieć należy na pytanie, czy lotnicze prawo karne tworzyć może odrębną gałąź prawa. „Gałąź prawa pozytywnego oznacza zbiór norm, które regulują określoną sferę stosunków społecznych oraz wytwarzają typowe dla tych stosunków instytucje prawne”[7, s. 154]. Powyższa definicja zawiera w sobie dwa elementy, które spełnione muszą być łącznie, aby dany zbiór norm mógł zostać uznany za gałąź prawa. W przypadku lotniczego prawa karnego od strony przedmiotowej do czynienia mamy zdecydowanie z prawem publicznym o zasięgu ogólnopaństwowym, gdyż reguluje ono na poziomie całego kraju (wraz z pokładem polskiego statku powietrznego) stosunki pomiędzy państwem a obywatelem. Lotnicze prawo karne nie tworzy również typowych dla siebie instytucji prawnych, a wszystkie instytucje zawierające się w nim przyporządkować można do prawnokarnej (oraz w niektórych aspektach prawnoadministracyjnej) metody regulacji stosunków społecznych[7, s. 156]. Stosunki te regulowane są w sposób imperatywny przez ustawodawcę na zasadzie nakładania sankcji, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa w lotnictwie[52, s. 915]. Mając na uwadze powyższe argumenty oraz

fakt, że pojęcie „lotnicze prawo karne” nie spełnia warunków przytoczonej powyżej definicji stwierdzić należy, że nie jest ono odrębną gałęzią, a częścią gałęzi prawa jakim są prawo karne oraz prawo lotnicze.

Kolejnym kryterium charakteryzującym prawo karne materialne, zaproponowanym m.in. przez A. Marka, jest jego podział na prawo karne materialne powszechne i szczególne (tzw. wyspecjalizowane dziedziny prawa karnego)[34, s. 10-12; 27, s. 24]. K. Buchała również rozróżnia prawo karne materialne na powszechne i szczególne, ogranicza jednak możliwość wyróżnienia szczególnego prawa karnego jedynie do względów podmiotowych[5, s. 27]. Nieco szersze ujęcie proponuje M. Cieślak, który pisał o prawie karnym powszechnym i specjalnym, a w ramach specjalnego proponował podział ze względu na specjalnie chroniony interes oraz ze względu na szczególne grupy osób[8, s. 17-18]. Miarą zaproponowanego przez A. Marka podziału jest to, czy odpowiedzialność za przestępstwa oparta jest wyłącznie na przepisach kodeksu karnego, czy też istnieją pewne swoiste zasady odpowiedzialności oraz czy istnieją środki reakcji prawnokarnej wyróżniające daną dziedzinę[34, s. 10-12]. Sformułowanie definicji wyspecjalizowanej dziedziny prawa karnego z użyciem koniunkcji wskazuje bezpośrednio na konieczność spełnienia obu warunków, aby dana dziedzina prawa mogła być określona jako wyspecjalizowana. Jako przykład wyspecjalizowanych dziedzin prawa karnego A. Marek przywołuje prawo karne skarbowe oraz prawo karne wojskowe[34, s. 11]. Dalsze rozważania skupią się na ustaleniu, czy lotnicze prawo karne można zakwalifikować do wyspecjalizowanej dziedziny prawa karnego na podstawie przesłanek zaproponowanych powyżej.

Lotnicze prawo karne wyodrębnione może zostać głównie ze względów przedmiotowych, gdyż dotyczy ono przede wszystkim działalności lotnictwa należy rozumieć ogół zjawisk

związanych z wykorzystaniem statków powietrznych, a także funkcjonowaniem infrastruktury naziemnej zapewniającej poprawne wykonywanie lotów oraz wpływające na ich bezpieczeństwo[56, s. 24-25]. Jest więc to korpus przepisów, których treść ma związek z jakimkolwiek działaniem mogącym (nawet wyłącznie potencjalnie) zagrozić bezpieczeństwu wykonywania lotów. W przeciwieństwie do zakresu przedmiotowego, względy podmiotowe nie będą wystarczające do wyodrębnienia lotniczego prawa karnego spośród innych przepisów. Dzieje się tak, gdyż nie można wyróżnić jednej konkretnej cechy łączącej wszystkie osoby mogące dopuścić się czynu podlegającego lotniczemu prawu karnemu. Niektóre przepisy lotniczego prawa karnego naruszone mogą zostać przez każdą osobę fizyczną (przykładem czego są normy zawarte w dziale XII Prawa lotniczego), inne natomiast wyłącznie przez podmiot posiadający pewną konkretną cechę (przykładem są przepisy wymienione w dziale XIa Prawa lotniczego dotyczące możliwości nakładania kar administracyjnych na konkretne podmioty).

Aby móc zakwalifikować lotnicze prawo karne do wyspecjalizowanej dziedziny prawa karnego konieczne jest spełnienie jeszcze drugiej przesłanki tj. specyficznych środków reakcji. Oprócz katalogu kar tożsamy z tymi wymienionymi w Rozdziale IV kodeksu karnego, przepisy składające się na lotnicze prawo karne przewidują szereg specyficznych dla siebie dolegliwości o charakterze karzącym. Na szczególną uwagę zasługuje poruszenie tematyki związanej z tendencją do „administratywizacji” prawa karnego oraz dolegliwość kar administracyjnych, które mogą zostać nałożone w drodze decyzji właściwego organu oraz ich podobieństwo do kar i środków karnych[3]. Przykładem reakcji na czyny zabronione określone w Prawie lotniczym, a nakładanych w drodze decyzji organu administracji są przepisy zawarte w dziale XIa Prawa lotniczego, które również zaliczyć można do lotniczego prawa karnego.

Podobieństwo do środków karnych przewidzianych w art. 39 k.k. wykazuje również np. art. 100 Prawa lotniczego, który przewiduje możliwość zawieszenia licencji członkowi załogi lotniczej w drodze decyzji administracyjnej. Dolegliwość kar administracyjnych, choć nienazwanych „przepisami karnymi”, wskazuje jednoznacznie na ich karzący charakter i wykazuje cechy zbliżone do przepisów prawa karnego[54]. Co więcej, w doktrynie uznany jest pogląd, iż administracyjne kary pieniężne pełnią, podobnie jak przepisy prawa karnego, funkcję represyjną[9;10;19]. Pozwala to wysnuć wniosek o potrzebie terminologicznego wyodrębnienia korpusu lotniczego prawa karnego spośród innych przepisów, jednakże nie daje wystarczających podstaw do jego uznania za wyspecjalizowaną dziedzinę prawa karnego. Głównym powodem takiego stanu rzeczy jest brak wystarczającego *differentia specifica* kar nakładanych w ramach lotniczego prawa karnego, a tych nakładanych w innych gałęziach prawa.

Przeprowadzone w niniejszej pracy rozważania pozwalają na pewno na zakwalifikowanie lotniczego prawa karnego do działu prawa zwanego prawem lotniczym. Dyskusyjna jest kwestia nazwania lotniczego prawa karnego wyspecjalizowaną dziedziną prawa karnego, z tego względu ograniczyć się należy do stwierdzenia, że jest ono pewnego rodzaju korpusem prawa karnego. Incydentalne wykorzystanie przepisów składających się na lotnicze prawo karne nie powinno jednak umniejszać jego znaczeniu praktycznemu, gdyż normy w nim zawarte mają spełniać głównie rolę prewencyjną[53, s. 36]. Wspomniane wcześniej ujęcie zagadnienia lotniczego prawa karnego w dwóch aktach prawnych, liczba źródeł prawa lotniczego oraz brak jednego aktu prawnego regulującego lotnicze prawo karne jest wyzwaniem w poprawnym jego zdefiniowaniu. Wskazać należy również na reguły prawidłowego formułowania definicji określające warunki jakie powinna ona spełniać, aby być uznana za dobrze skonstru-

owaną[30, s. 58].

Mając na względzie rozważania poczynione w tym artykule, proponuję więc przyjęcie definicji lotniczego prawa karnego w następującym brzmieniu: Lotnicze prawo karne to dziedzina prawa lotniczego i jednocześnie korpus przepisów prawa karnego określający popełnione w związku z działalnością lotnictwa czyny przestępne (czyny zabronione) i zasady odpowiedzialności za nie.

Zaproponowaną powyżej definicję skonfrontować należy z tą, obecnie już obowiązującą w doktrynie prawa lotniczego, stworzoną przez M. Żylicza - „Lotniczym prawem karnym nazwać można normy prawne dotyczące ścigania i karania przestępstw i wykroczeń związanych z działalnością lotnictwa”[56, s. 448]. Definicję tę uznać należy za bardziej zwięzłą, co w świetle reguł poprawności definiovania uznać należy stanowi jej atut. Jednocześnie jest ona jednak bardziej ogólna, gdyż nie określa, jakie części prawa składają się na lotnicze prawo karne. Dodatkowo M. Żylicz wprowadza do swojej definicji pewnego rodzaju brak pewności poprzez użycie wyrażenia „nazwać można”, które w nowej definicji zastąpione zostało typowym zwrotem łączącym „to”. Nie sposób jednak określić, czy takie sformułowanie użyte zostało celowo, aby wyrazić brak pewności, czy też stanowiło ono wyłącznie sposób wyrażania na piśmie myśli jej autora. Co więcej, definicja już istniejąca w doktrynie w swojej treści kładzie nacisk na aspekt procesowy lotniczego prawa karnego tj. ściganie i karanie przestępstw i wykroczeń. Jest to pewnego rodzaju zawężenie rozumienia lotniczego prawa karnego poprzez pominięcie korpusu przepisów materialnych wynikających z prawa karnego oraz prawa lotniczego. Z tego względu zaproponowana przeze mnie definicja zdaje się być szersza, a przez to lepiej obejmująca całokształt problematyki lotniczego prawa karnego. Na poszerzenie definicji składają się dwa elementy. Po pierwsze, ujęcie obu dużych gałęzi prawa (prawa karnego i prawa lotniczego) jako elementów składowych

lotniczego prawa karnego. Po drugie, rozszerzenie rozumienia lotniczego prawa karnego o korpus przepisów karnych w ujęciu materialnym. Z tych dwóch powodów zaproponowana w niniejszym artykule definicja zdaje się być pełniejsza, poprzez uwzględnienie zarówno elementów materialnoprawnych jak i procesowych i w ten sposób lepiej oddająca specyfikę przepisów składających się na lotnicze prawo karne.

Podsumowanie

Lotnicze prawo karne towarzyszyło rozwojowi lotnictwa na terenie Polski od czasów międzywojennych. To, co z początku nie było obiektem zainteresowania ani doktryny prawa lotniczego, ani też prawa karnego z biegiem czasu przybierało na znaczeniu, a wydarzenia związane z atakami terrorystycznymi, które od lat 50 XX w. na dobre wpisały się w świadomość społeczeństwa, stanowiły katalizator szybkiego jego rozwoju. Wraz z pojawieniem się nowego zagrożenia, lotnicze prawo karne zaczęło rozwijać się dwutorowo – z jednej strony w postaci przepisów sankcjonujących czyny zabronione wychodzące „od wewnątrz” (tj. od osób bezpośrednio zaangażowanych w wykonywanie operacji lotniczych), z drugiej zaś „od zewnątrz” (tj. od osób z lotnictwem niezwiązanych, a dopuszczających się czynów zabronionych wpływających negatywnie na lotnictwo). Odpowiednie reakcje ze strony władz lotniczych, zmiany w przepisach oraz wprowadzanie coraz to skuteczniejszych metod walki z terroryzmem powietrznym sprawiły, że lotnictwo zapewnia obecnie bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa, a przepisy lotniczego prawa karnego pełnią głównie funkcję prewencyjną. Również dzięki wprowadzeniu polityki just culture w organizacjach lotniczych, która umożliwia systemową poprawę bezpieczeństwa można powstrzymać się od wykorzystania lotniczego prawa karnego, które zawsze powinno stanowić ultima ratio dla innych środków. Przedstawienie genezy powsta-

nia lotniczego prawa karnego stanowiło początkowy punkt rozważań na temat stworzenia własnej definicji lotniczego prawa karnego. Wycho- dząc od zagadnień gramatyki języka polskiego, uwzględniając utrwalony podział prawa karnego i lotniczego oraz istniejącą definicję (obecną w doktrynie już od 22 lat) zaproponowana została nowa, bardziej pełna i lepiej odwzorowująca obecny stan regulacji definicja lotniczego prawa karnego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bafia J., Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach, „Nowe Prawo” 1969/2.
- [2] Bąk P., Gramatyka języka polskiego. Zarys popularny, Warszawa 1984.
- [3] Bogusz M., Delikt administracyjny i kara administracyjna z perspektywy konstytucyjnej [w:] Bogusz M., Zalewski W., (red.), „Administratywizacja” prawa karnego czy „kryminalizacja” prawa administracyjnego, Gdańsk 2021.
- [4] Bojarski M., Radecki W., Pozako- deksowe przepisy karne z komentarzem: aktualne, Warszawa 1992.
- [5] Buchała K., Prawo karne materialne, Warszawa 1989.
- [6] Buchała K., Zoll A., Polskie prawo karne, Warszawa 1995.
- [7] Chauvin T., Stawecki P., Winczorek P., Wstęp do prawoznawstwa, Warszawa 2021.
- [8] Cieślak M., Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia, Warszawa 1994.
- [9] Fill W., Charakter prawny administracyjnych kar pieniężnych (na tle prawa ochrony środowiska), „Państwo i Prawo” 2009, nr 6.
- [10] Fleszer D., Administracyjne kary pieniężne, „Roczniki Administracji i Prawa” 2022, T. 1, Nr XXII.
- [11] Gardocki L., Gardocka T., Majewski Ł., Prawo karne międzynarodowe. Zarys systemu, Warszawa 2017.
- [12] Gardocki L., Prawo karne, Warszawa 1994.

- [13] Gardocki L., Prawo karne, Warszawa 2021.
- [14] Glen A., Aviation terrorism. The essence of the phenomenon, systematics, typology, „Security and Defence Quarterly” 2014/2(1).
- [15] Grześkowiak A., [w:] Grześkowiak A., Wiak K. (red.), Prawo karne, Warszawa 2023.
- [16] Halewski T., Prawo lotnicze w zarysie (okres powojenny), Lwów 1937.
- [17] Jałoszyński S., Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań, „Zeszyty naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych” 1989/57.
- [18] Kallaus Z., Porywanie samolotów – w projekcie zmian kodeksu karnego, „Nowe Prawo” 1982/8-9.
- [19] Kiśłowska H., Zieliński G., Administracyjne kary pieniężne – funkcja prewencyjna i represyjna, „Prawo w Działaniu – sprawy karne” 2020, T. 43.
- [20] Klemensiewicz Z., Zarys składni polskiej, Warszawa 1969.
- [21] Komisja Kodyfikacyjna Rzeczypospolitej Polskiej. Sekcja Prawa Karnego. T. 5, z. 4, Warszawa 1930.
- [22] Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, ze zm.) – konwencja chicagowska.
- [23] Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych – podpisana w Tokio 14.09.1963 r. (Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147) – konwencja tokijska.
- [24] Konwencja o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego – podpisana w Montrealu 1.10.1971 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37) – konwencja montrealska.
- [25] Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych – podpisana w Hadze 16.12.1970 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181) – konwencja haska.
- [26] Kot Z., Piractwo XX wieku. Uprowadzenia samolotów, „Perspektywy” 1970/39.
- [27] Kozłowska-Kalisz P., [w:] Mozgawa M. (red.), Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2024.
- [28] Kranz J., Piraci powietrzni, „Prawo i Życie” 1970/1.
- [29] Krawczyński R., Lotnictwo polskie w latach II Rzeczypospolitej, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis” 2005/24.
- [30] Lewandowski S., Machińska H. [w:] Malinowski A. (red.), Logika dla prawników, Warszawa 2015 za Jevons W.S., Logika, Warszawa 1922.
- [31] Liwiński J., Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym, „Lotnictwo” 2008/10.
- [32] Makarewicz J., Kodeks karny z komentarzem, Lwów 1938.
- [33] Makowski W., Kodeks karny 1932 komentarz. Część szczególna, Warszawa 1933.
- [34] Marek A., Konarska-Wrzesek V., Prawo karne, Warszawa 2019.
- [35] Matusiak M., Terroryzm lotniczy w świetle konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych, „Studia bezpieczeństwa narodowego” 2019/15.
- [36] Michalak P., Polscy konstruktorzy i polska myśl techniczna w lotnictwie, „100 lat lotnictwa w Polsce – okolicznościowy biuletyn Urzędu Lotnictwa Cywilnego” 2018/5(6).
- [37] Nowak B., Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego prawa lotniczego, „Studia Europejskie” 2003/2.
- [38] Oczkowski T., [w:] V. Konarska-Wrzesek (red.) Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2023.
- [39] Olejko A., Lotnicze ucieczki z PRL w latach 1946–1957, „Lotnictwo” 2021/4.
- [40] Radecki W., Odpowiedzialność karna za naruszenie środowiska w świetle prawa międzynarodowego, Wrocław 1981.
- [41] Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. - Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571).
- [42] Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14.03.1928 r. o prawie lotniczym (Dz.U. Nr 31, poz. 294).
- [43] Słownik Języka Polskiego PWN <https://sjp.pwn.pl/>.
- [44] Stefański R.A., Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w projekcie kodeksu karnego, „Problemy Praworządności” 1990/7-9.
- [45] Śliwowski J., Prawo karne, Warszawa 1979.
- [46] Ustawa z dnia 19.04.1969 r. - Kodeks karny (Dz. U. Nr 13, poz. 94).
- [47] Ustawa z dnia 3.07.2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 ze zm.).
- [48] Ustawa z dnia 31.05.1962 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153).
- [49] Ustawa z dnia 6.06.1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 2024 r. poz. 17 ze zm.).
- [50] Uszyński T., Polskie prawo lotnicze z komentarzem, Warszawa 1966.
- [51] Wagner K., O bezpieczeństwie na lądzie, wodzie i w powietrzu, „Gazeta Sądowa i Penitencjarna” 1970/15.
- [52] Walulik J., [w:] Żylicz M. (red.), Prawo lotnicze. Komentarz, Warszawa 2016.
- [53] Walulik J., Pekińska reforma lotniczego prawa karnego – geneza, istota, rekomendacje, „Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Socjologiczny” 2013/3.
- [54] Zalewski W., Administratywizacja prawa karnego [w:] Bogusz M., Zalewski W., (red.), „Administratywizacja” prawa karnego czy „kryminalizacja” prawa administracyjnego, Gdańsk 2021.
- [55] Żylicz M., Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, Warszawa 2002.
- [56] Żylicz M., Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, Warszawa 2011.