

Polskie Prawo Lotnicze wymaga nowelizacji.



W środę 22 stycznia w Parlamencie Europejskim do europosłów apelował Donald Tusk

..... ‘Bądźcie w tej kadencji parlamentem, który zdobędzie się na wielki wysiłek deregulacji. Bądźcie odważni, odrzućcie rutynę – spróbujmy skoncentrować się na znoszeniu barier i obciążeń biurokratycznych.’

Prawo Lotnicze w ostatniej dekadzie było wielokrotnie nowelizowane. Nowe regulacje dotyczyły nowego sektora lotniczego - dronów, implementacji przepisów unijnych czy zmian w systemie nadzoru nad lotnictwem cywilnym. Jednakże rozwój branży lotniczej jak pokazuje życie, wymaga ciągłego monitorowania i adaptacji przepisów.

Poszukiwanie kierunków rozwoju międzynarodowego, europejskiego i krajowego prawa lotniczego nie jest w dzisiejszej dobie łatwym zadaniem. Negatywnie na ten rozwój mogą oddziaływać poważne trudności ekonomiczne, z jakimi ma do czynienia znaczna liczba państw oraz linii lotniczych. Nieuchronne ograniczenia ekonomiczne w transporcie powietrznym jak i w segmencie "lotniczego przedszkola - lotnictwa ogólnego – GA, nie skłaniają do pójścia w kierunku intensyfikacji rozwoju determinowanego prawem lotniczym.

Taki trend wskazuje wyraźnie na dążenie do dalszego podnoszenia stopnia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej - tak w sferze "safety", jak i "security".

Widocznym znakiem obecnego dążenia społeczności międzynarodowej jest wspomniana adaptacja regulacyjna w zakresie odpowiednich załączników do Konwencji dotyczących problematyki szeroko rozumianego bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi powietrznej, jak również pozytywne efekty konferencji pekińskiej z 2010 r.

Konferencja była poświęcona problematyce lotniczego prawa karnego i jego przemianom w tym zakresie. Dokonała ona reasumpcji bieżącego kształtu systemu międzynarodowego karnego prawa lotniczego i omówiła jego ogólną charakterystykę, w tym najważniejsze postanowienia obowiązujące

w Konwencji, oraz wdrażające je przepisy krajowe. Wskazano wady obowiązujących regulacji, które wymienia się jako przesłanki do przeprowadzenia reformy.

Postanowienia Konferencji dały asumpt rekomendacji dotyczących implementacji tych aktów w Polsce. Obejmują one wskazania co do przyjęcia pewnych rozwiązań fakultatywnych oraz ewentualnych zmian w prawie karnym.

Zaawansowane prace nad nowym Załącznikiem 19 do Konwencji Chicagowskiej, dotyczącym "zarządzania bezpieczeństwem", pozwalają również spojrzeć z pewną dozą optymizmu na perspektywę dalszego rozwoju prawa lotniczego.

Jak się wydaje, dla większej efektywności rozwój ten powinien przebiegać równolegle na trzech płaszczyznach: międzynarodowej, europejskiej i krajowej.

Pozwoli to na wzajemne uzupełnianie się ewentualnych niedostatków regulacji uniwersalnych przez odpowiednie regulacje europejskie i wewnątrzkrajowe. Nieodzowna tu będzie także harmonizacja przepisów zawartych w trzech, wyżej wymienionych kategoriach regulacji. Wydaje się również, że głównymi metodami realizacji dalszego rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego powinny w dalszym ciągu pozostawać jego unifikacja i standaryzacja, i to w wymiarze - w miarę możliwości - jak najdalej uniwersalnym. Z zagadnień merytorycznych wymagających dalszych uzupełniających regulacji prawnych, problematyka szeroko rozumianego bezpieczeństwa żeglugi powietrznej wydaje się pozostawać nadal na czołowym miejscu.



Polskie Prawo Lotnicze, czyli ustawa z dnia 3 lipca 2002 r., jest podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie związane z lotnictwem cywilnym w Polsce. Jak każde prawo, wymaga ono regularnych nowelizacji, aby nadążać za dynamicznymi zmianami w branży lotniczej, postępem technologicznym oraz nowymi wyzwaniami w obszarze bezpieczeństwa i ochrony środowiska. To czy prawo wymaga nowelizacji w danym momencie, zależy od konkretnych problemów, które pojawiają się w sektorze lotniczym.

Obszary, które mogą wymagać nowelizacji:

1. Zgodność z przepisami unijnymi

Polska, jako członek Unii Europejskiej, musi dostosowywać swoje przepisy do regulacji i dyrektyw unijnych, takich jak Rozporządzenie UE 2018/1139, które ustanawia zasady dotyczące Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).



2. Nowe technologie i innowacje

Dynamiczny rozwój technologii, takich jak drony, statki powietrzne elektryczne czy autonomiczne, wymagają aktualizacji przepisów dotyczących ich rejestracji, operacji oraz bezpieczeństwa.



3. Bezpieczeństwo lotnicze

Nowe wyzwania, takie jak cyberbezpieczeństwo czy nowe rodzaje zagrożeń w przestrzeni powietrznej, mogą wymagać aktualizacji przepisów. Bezpieczeństwo w lotnictwie, to promocja profesjonalizmu i doskonałość w dziedzinie lotnictwa poprzez kształcenie ustawiczne, standardy zawodowe i akredytację.



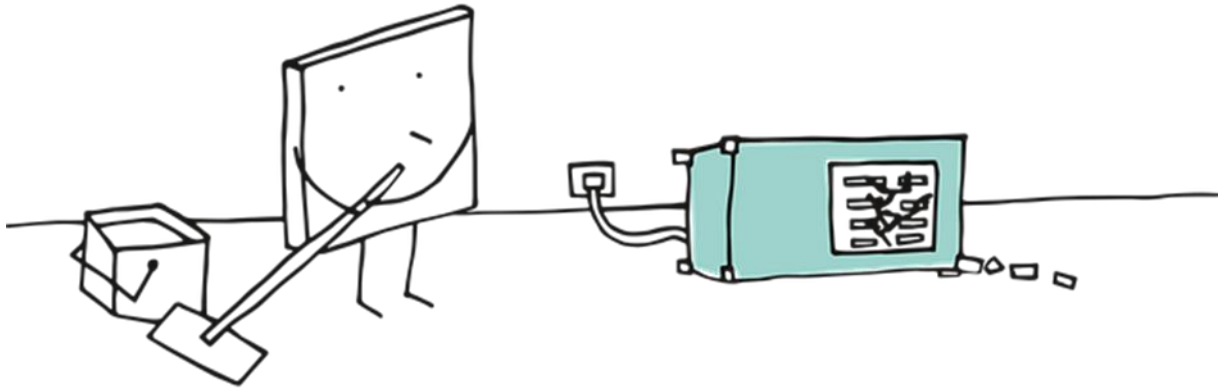
4. Zmiany w ochronie środowiska

Lotnictwo jest jednym z sektorów wpływających na emisję gazów cieplarnianych. W związku z polityką klimatyczną UE konieczne może być wprowadzenie przepisów wspierających bardziej ekologiczne technologie i paliwa.



5. Uproszczenie procedur administracyjnych

Ułatwienie życia operatorom lotniczym, liniom lotniczym oraz użytkownikom przestrzeni powietrznej, np. poprzez cyfryzację dokumentów i uproszczenie procesów związanych z rejestracją czy licencjonowaniem.



Prawo Lotnicze było nowelizowane wielokrotnie, np. w kontekście regulacji dronów, implementacji przepisów unijnych czy zmian w systemie nadzoru nad lotnictwem cywilnym. Jednakże rozwój branży lotniczej wymaga ciągłego monitorowania i adaptacji przepisów.

Determinanty nowelizowania prawa, w tym również prawa lotniczego, to czynniki, które wskazują na pilną potrzebę kompleksowej aktualizacji przepisów prawnych. W kontekście nowelizacji prawa lotniczego w Polsce można wyróżnić kilka kluczowych determinant;

A. Zmiany w otoczeniu międzynarodowym

Prawo unijne i międzynarodowe: Polska, jako członek Unii Europejskiej i organizacji międzynarodowych (np. ICAO – Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego), jest zobowiązana do dostosowania swoich przepisów do regulacji takich jak unijne rozporządzenia EASA czy standardy ICAO.

Globalne trendy w lotnictwie: Postęp w standardach bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz wymogi handlu międzynarodowego wymuszają harmonizację polskiego prawa z międzynarodowymi praktykami,

B. Postęp technologiczny

Drony i systemy autonomiczne: Dynamiczny rozwój technologii dronów oraz statków powietrznych autonomicznych wymaga wprowadzenia regulacji dotyczących ich rejestracji, użytkowania, kontroli i bezpieczeństwa.

Cyfryzacja i automatyzacja: Rozwój cyfrowych systemów zarządzania ruchem lotniczym oraz sztucznej inteligencji wymaga stworzenia przepisów dotyczących ich wdrożenia i zarządzania.

C. Bezpieczeństwo i ochrona

Zagrożenia w przestrzeni powietrznej: Rosnące ryzyko związane z cyberatakami, zagrożeniami terrorystycznymi czy kolizjami z dronami wymaga adaptacji przepisów.

Katastrofy lotnicze: Analiza wniosków po katastrofach i incydentach lotniczych prowadzi do tworzenia bardziej precyzyjnych przepisów, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa.

D. Polityka ochrony środowiska

Zmniejszenie emisji CO₂: Lotnictwo jest jednym z sektorów przyczyniających się do zmian klimatycznych, dlatego nowe przepisy mogą wspierać ekologiczne technologie, paliwa alternatywne i ograniczenia emisji.

Zarządzanie hałasem: Wymogi dotyczące ochrony przed hałasem w pobliżu lotnisk wymagają regularnych przeglądów prawa.

E. Społeczne i gospodarcze potrzeby

Wzrost ruchu lotniczego: Coraz większa liczba pasażerów i transportu cargo wymaga przepisów wspierających rozwój infrastruktury lotniczej (lotnisk, dróg startowych itp.).

Prawa pasażerów: Ochrona konsumentów, w tym prawa pasażerów w przypadku opóźnień lub odwołań lotów, wymusza ciągłe dostosowanie przepisów do potrzeb rynku.

Rozwój rynku lotniczego: Nowe rodzaje działalności (np. przewozy nisko kosztowe, System Transportu Małymi Samolotami, loty suborbitalne) mogą wymagać wprowadzenia nowych regulacji.

F. Zmiany w krajowym systemie prawnym

Potrzeba uproszczenia procedur: Nowelizacje mogą być konieczne, aby zmniejszyć obciążenia biurokratyczne, ułatwić procesy licencjonowania, certyfikacji czy rejestracji.

Orzecznictwo sądów: Wyroki sądów administracyjnych, Trybunału Konstytucyjnego czy sądów międzynarodowych mogą wskazywać na potrzebę zmian przepisów.

Ocena funkcjonowania przepisów: Regularne analizy funkcjonowania prawa przez organy nadzoru (np. Urząd Lotnictwa Cywilnego czy PKBWL) mogą wykazać, które przepisy wymagają korekty,

G. Dynamiczne zmiany w sektorze lotniczym

Pandemia i kryzysy globalne: COVID-19 pokazał, jak nagłe zmiany w funkcjonowaniu sektora mogą wymusić tymczasowe i trwałe zmiany w prawie lotniczym.

Nowe modele biznesowe: Innowacyjne usługi, takie jak loty na żądanie czy lotnicze taksówki, System Transportu Małymi Samolotami, ATO i DTO wymagają nowego podejścia regulacyjnego,

H. Presja społeczna i polityczna

Oczekiwania społeczne: Protesty związane z budową lotnisk, hałasem czy wpływem na środowisko naturalne mogą prowadzić do zmian legislacyjnych.

Priorytety polityczne: Decyzje rządu związane z rozwojem infrastruktury lotniczej jak i łagodzeniem wykluczenia komunikacyjnego mogą przyspieszyć nowelizację.

W dzisiejszej dobie warto zadać pytanie czy CZAS JEST JUŻ KATEGORIĄ EKONOMICZNĄ ?



Tak, czas można uznać za kategorię ekonomiczną, ponieważ jest on zasobem, który odgrywa kluczową rolę w podejmowaniu decyzji gospodarczych i organizacji działalności ekonomicznej. Choć czas nie jest tradycyjnie zaliczany do klasycznych czynników produkcji (ziemia, praca, kapitał), jego znaczenie w ekonomii, technice i podejściu procesowym do nowych rozwiązań i projektów jest ogromne, a jego wykorzystanie często przekłada się na efektywność i produktywność.

Czas jest kategorią ekonomiczną, ponieważ;

- ✓ Ma charakter ograniczony i wymaga efektywnego nim zarządzania,
- ✓ Odgrywa kluczową rolę w kosztach alternatywnych, produkcji, konsumpcji oraz finansach,
- ✓ Wpływa na decyzje mikro- i makroekonomiczne.

Jako zasób uniwersalny, czas jest nierozdzielnie związany z działalnością gospodarczą. Zgłębiając ekonomiczne znaczenie czasu, możemy lepiej zrozumieć, jak optymalizować procesy i podejmować bardziej efektywne decyzje.

Warto więc zastanowić się nad warunkami brzegowymi i czasowymi nowelizacji Prawa Lotniczego.

Źródło prawa można w pewnym sensie powiązać z zbiorową mądrością i doświadczeniem społeczeństwa, choć nie jest to jedyna podstawa jego powstawania. Prawo jako zjawisko społeczne i kulturowe często wynika z wieloletnich tradycji, zwyczajów, prób i błędów, które kształtują normy i reguły uznawane za słuszne w danym czasie i miejscu. Jednak samo pojęcie „źródła prawa” ma bardziej formalne i zróżnicowane znaczenie, zależne od kontekstu, w którym go używamy.

1) Źródło prawa jako zbiorowa mądrość (perspektywa materialna),

W materialnym rozumieniu źródła prawa można uznać, że:

Prawo opiera się na doświadczeniu historycznym. Normy prawne często wywodzą się z praktyk społecznych, które przez wieki uważano za skuteczne i sprawiedliwe.

Prawo zwyczajowe, opiera się na normach akceptowanych i stosowanych przez społeczności w dłuższym okresie.

Ewolucja systemów prawnych w Europie (np. prawo rzymskie) była efektem wielowiekowych obserwacji i dostosowywania reguł do potrzeb społecznych.

Prawo odzwierciedla wartości społeczne. Zbiorowa mądrość ujawnia się w kształtowaniu norm moralnych i etycznych, które stają się fundamentem regulacji prawnych.

2) Źródło prawa jako formalne mechanizmy tworzenia norm (perspektywa formalna),

Formalne źródła prawa, takie jak ustawy, konstytucja, rozporządzenia czy orzecznictwo sądowe, nie zawsze wynikają bezpośrednio z doświadczeń społecznych.

Współczesne systemy prawne często bazują na;

- Działaniach organów władzy: Prawo jest stanowione przez parlamenty, rządy czy inne instytucje, co oznacza, że nie zawsze odzwierciedla „zbiorową mądrość”, ale raczej decyzje określonych grup politycznych,
- Inspiracji normami międzynarodowymi. Globalizacja powoduje, że prawa krajowe coraz częściej są dostosowywane do standardów międzynarodowych (np. Unia Europejska, ONZ), co nie zawsze odzwierciedla lokalne doświadczenia,
- Próby eksperymentów legislacyjnych: Niektóre przepisy powstają na zasadzie testowania nowych rozwiązań w reakcji na nowe problemy, a ich skuteczność bywa oceniana dopiero po wdrożeniu,

3) Wpływ doświadczenia na rozwój prawa

Chociaż formalne mechanizmy tworzenia prawa nie zawsze odzwierciedlają mądrość zbiorową, doświadczenie społeczne wpływa na prawo w sposób pośredni.

Prawo a "zbiorowa mądrość" nie zawsze osiąga consensus, powodem tego bywają różne ograniczenia.

Zbiorowa mądrość i doświadczenie mogą stanowić podstawę do tworzenia prawa, istnieją jednak pewne ograniczenia takie jak ;

- Interesy grupowe: Prawo bywa tworzone w interesie określonych grup politycznych lub ekonomicznych, co nie zawsze jest zgodne z szeroko pojętą mądrością zbiorową,
- Prawo precedensowe (common law): W systemach takich jak anglosaski, prawo rozwija się na podstawie wcześniejszych orzeczeń sądów, co jest przykładem ewolucji opartej na doświadczeniu,
- Zmiany społeczne i kulturowe: Społeczeństwa wpływają na treść prawa poprzez postulaty, protesty i ruchy społeczne, które skłaniają ustawodawców do dostosowywania norm do zmieniających się realiów,
- Ustawodawstwo retrospektywne: Analiza skutków wcześniejszych przepisów pozwala na ich ulepszanie lub usuwanie, jeśli okazały się nieskuteczne,
- Błędy legislacyjne: Czasami prawo powstaje bez odpowiednich konsultacji społecznych, co prowadzi do jego nieskuteczności.

Można powiedzieć, że źródła prawa materialnie wypływają ze zbiorowej mądrości opartej na doświadczeniach, wartościach i praktykach społecznych. Jednak formalne tworzenie prawa to proces bardziej złożony, w którym doświadczenie społeczne jest jednym z wielu czynników.

W idealnym przypadku, prawo powinno równoważyć mądrość społeczną z nowoczesnymi rozwiązaniami i interesami publicznymi.

Prognoza

Czas gruntownej nowelizacji polskiego Prawa Lotniczego może być bardzo zróżnicowany i zależy od wielu czynników, takich jak zakres zmian, stopień skomplikowania problemu, wymagania związane z konsultacjami społecznymi i międzyresortowymi oraz tempo pracy parlamentu. Niemniej jednak proces ten można podzielić na kilka etapów, które pomagają oszacować czas jego trwania.

1. Etap przygotowawczy (6–24 miesiące)

Analiza potrzeb: Ocena funkcjonowania obowiązujących przepisów, identyfikacja problemów oraz zebranie danych i opinii. Może to obejmować:

- Wnioski z raportów międzynarodowych (np. ICAO, EASA),
- Wnioski po incydentach i katastrofach lotniczych,
- Opinie sektora lotniczego, pasażerów, ekspertów i organów nadzoru, środowiska akademickiego oraz Stowarzyszeń Naukowo Technicznych,
- Opracowanie projektu zmian: Przygotowanie założeń nowelizacji przez ministerstwo właściwe, zwykle Ministerstwo Infrastruktury lub Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- Konsultacje społeczne i międzyresortowe: Obowiązkowy etap, w którym projekt jest opiniowany przez różne instytucje, organizacje branżowe, a także ekspertów.

2. Procedura legislacyjna (6–18 miesięcy)

- Przyjęcie projektu przez rząd: Po konsultacjach projekt ustawy jest przyjmowany przez Radę Ministrów i kierowany do parlamentu

- Prace w Sejmie i Senacie;

Projekt trafia do odpowiednich komisji sejmowych, gdzie jest szczegółowo analizowany i omawiany. To etap, w którym mogą pojawić się poprawki.

Następnie odbywa się głosowanie w Sejmie, przekazanie do Senatu, ewentualne poprawki Senatu, i ostateczne zatwierdzenie przez Sejm.

Podpis Prezydenta RP: Po przyjęciu ustawy przez parlament jest ona przesyłana do Prezydenta RP, który może ją podpisać lub skierować do Trybunału Konstytucyjnego, co wydłuża proces.

3. Implementacja i dostosowanie (6–36 miesięcy)

- Wejście w życie przepisów: Często nowelizacje wchodzą w życie po pewnym *vacatio legis* (np. 6–12 miesięcy), co daje czas na dostosowanie się branży lotniczej i organów administracyjnych,
- Tworzenie aktów wykonawczych: Wdrożenie nowych przepisów wymaga wydania rozporządzeń wykonawczych przez ministra właściwego. Ich przygotowanie i konsultacje również zajmują czas.

Łączny czas trwania procesu, gruntowna nowelizacja Prawa Lotniczego może zająć od 1,5 roku do nawet 5 lat, w zależności od;

- Zakresu zmian: Małe zmiany mogą być wprowadzone szybciej (w kilka miesięcy), natomiast kompleksowe reformy mogą trwać wiele lat,
- Pilności sprawy: W sytuacjach nagłych (np. kryzys lotniczy, wymóg dostosowania do prawa unijnego) proces może być przyspieszony, skracając czas konsultacji,
- Stabilności politycznej: Jeśli rząd jest zgodny co do priorytetów, nowelizacja przebiega szybciej. W przeciwnym wypadku proces może zostać wydłużony przez spory polityczne.

Wiadomym jest, że lotnictwo w znakomitej większości w zakresie stosowanych procedur lotniczych posługuje się językiem angielskim.

Jednakże wszelkie regulacje prawne w krajach członkowskich Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego są pisane w językach ojczystych i oparte są na podstawach krajowej semantyki językowej. Semantyka to dziedzina na pograniczu lingwistyki i logiki. Zajmuje się znaczeniem słów, ich sensem i rodzajem komunikatów, które wpływają na późniejszy odbiór wyrażenia.

Myślę, że będzie to ważne w kontekście odpowiedzi na postawioną w tytule tezę. Będzie to dotyczyło czasu w jakim rekomendowana przez społeczność lotniczą podpozycja zmian, jak szybko powinna nastąpić kompleksowa nowelizacja Prawa Lotniczego.

Angielski ma 16 czasów. Polski ma tylko 3 ! Mianowicie są to czasy przeszły, teraźniejszy i przyszły.

Wyrażając głęboki szacunek dla nauki o języku polskim, proponuję w kontekście niniejszego opracowania wprowadzić czwarty czas;

.....CZAS NAJWYŻSZY.....!!!!!!!

dla podjęcia pilnych merytorycznych, szerokich konsultacji w układzie - szeroko rozumiane środowisko lotnicze – struktury rządowo – parlamentarne, w zakresie postanowień nowelizacji zapisów Prawa Lotniczego

Dobrze będzie, jeżeli zastosujemy w tej pracy przywołane w Parlamencie Europejskim stwierdzenie Premiera RP, jak również znaną rzymską zasadę;

QUIDQUID AGIS PRUDENTER AGAS ET RESPICE FINEM" (Cokolwiek robisz rób dobrze i patrz na efekt),

Chcę poinformować, że Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji – **Krajowa Sekcja Lotnicza**, w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Urzędem Lotnictwa Cywilnego, po uzgodnieniu stosownych procedur konsultacyjnych z Polską Władzą Lotniczą i przedstawieniu ich za pomocą mediów lotniczych i społecznościowych, zaprosi tak szybko jak to możliwe do wspólnego podzielenia się propozycjami zmian w nowelizowanym Prawie Lotniczym.

Grzegorz Brychczyński



Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

V-ce Przewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej

kslitk@sitkrp.org.pl