

Warszawa, dnia 20 maja 2024 roku

Sygn. akt VI Kz 256/24

POSTANOWIENIE

Sąd Okręgowy Warszawa – Praga w Warszawie, VI Wydział Karny - Odwoławczy
w składzie:

Przewodnicząca: SSR (del.) Izabela Kościarz - Depta

protokolant: protokolant sądowy – stażysta Dominika Mrocza

przy udziale prokuratora Agaty Stawiarz

po rozpoznaniu w sprawie [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO]
oskarżonego o czyn z art. 212 ust. 1 pkt 1a Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze
zażalenia wniesionego przez prokuratora w dniu 14 lutego 2024 roku
na postanowienie Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi – Południe w Warszawie
z dnia 2 lutego 2024 roku, w sprawie o sygn. akt III K 706/23
w przedmiocie umorzenia postępowania
na podstawie art. 437 § 1 k.p.k.

postanawia

zaskarżone postanowienie utrzymać w mocy.

Uzasadnienie

W ocenie Sądu Okręgowego, zaskarżone postanowienie Sądu I instancji jest prawidłowe, wobec czego należało utrzymać je w mocy.

W orzecznictwie powszechnie przyjmuje się, że oczywisty brak faktycznych podstaw oskarżenia ma miejsce wówczas, gdy żaden z przedstawionych przez oskarżyciela dowodów nie wskazuje na winę oskarżonego, albo inaczej rzecz ujmując, brak jest jakiegokolwiek dowodu, który by tę winę choćby uprawdopodobnił. Przykładowo, w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 2014 roku, sygn. II KK 162/14, stwierdzono, że przepis art. 339 § 3 pkt 2 k.p.k. ma stanowić narzędzie pozwalające na eliminowanie konieczności procedowania na rozprawie w sprawach, w których akt oskarżenia jest ewidentnie niezasadny, czy to z powodu negatywnej przesłanki uniemożliwiającej w ogóle procedowanie, czy też w sprawach, w których bez konieczności dokonywania głębszej oceny dowodów widoczny jest na pierwszy rzut oka brak podstaw do oskarżania.

Sąd Rejonowy w treści uzasadnienia zaskarżonego postanowienia zasadnie wskazał, że stan faktyczny, ustalony w oparciu o kompletny materiał dowodowy zgromadzony w niniejszej sprawie, prowadzi do wniosku, iż istotnie, w sposób oczywisty brak jest faktycznych podstaw oskarżenia [REDAKTED] o popełnienie czynu zabronionego z art. 212 ust. 1 pkt 1a Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.

Naruszenie przez oskarżonego wskazanego przepisu miało polegać na wykonaniu lotu nad obszarem Miasta Stołecznego Warszawy w jej granicach administracyjnych na wysokości mniejszej niż 2000 metrów nad poziomem terenu, czyli na wysokości niższej niż wskazana w § 3 ust. 1 pkt 2 lit. d rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów i ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (dalej „MI”) – przy czym ani w opisie czynu ani jego w kwalifikacji prawnej nie nawiązano do treści tego rozporządzenia.

Analizując treść zażalenia Sąd Okręgowy doszedł do wniosku, iż nie sposób zgodzić się ze stanowiskiem prokuratora jakoby przepisy rozporządzenia MI nie były sprzeczne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012, jak również by te akty prawne wzajemnie się uzupełniały. Zdaniem Sądu Odwoławczego przepisy rozporządzenia MI są sprzeczne z regulacjami Komisji Europejskiej, które – co należy przypomnieć – są regulacjami wyższego rzędu nad prawem krajowym. Wobec tej sprzeczności, przepisy niższego rzędu, tj. rozporządzenie MI nie może być stosowane przed rozporządzeniem Komisji Europejskiej.

Wskazać należy, że rozdział ENR.1.2. ze zbioru AIP VFR Polska określa „*przepisy wykonywania lotów z widocznością (VFR)*”. W pkt 1. tego rozdziału znajduje się zapis, zgodnie z którym „*W FIR Warszawa w lotach z widocznością (loty VFR) stosuje się przepisy zawarte w pkt. SERA.5005 i SERA.5010 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, wraz z uszczegółowieniem w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego*”. Zgodnie z tym zapisem loty VFR - czyli takie jakie wykonywał oskarżony - nie są objęte regulacjami rozporządzenia ws. ograniczeń lotów nawet w samym AIP VFR Polska. W AIP VFR Polska znalazło się odniesienie tylko do dwóch aktów prawnych.

Podkreślić należy również, że lotnictwo cywilne w każdym kraju członkowskim jest regulowane przede wszystkim normami prawa europejskiego, co ma służyć ujednoliceniu rynku. Państwa członkowskie mogą oczywiście wprowadzać dodatkowe regulacje wewnętrzne, ale tylko w sytuacji wyraźnego upoważnienia wynikającego z regulacji europejskich. Tam, gdzie rozporządzenie UE nie daje upoważnienia do wprowadzenia krajowych przepisów, żaden kraj członkowski nie może ich przyjmować, a w sytuacji naruszenia tej zasady, pierwszeństwo mają i tak regulacje wyższego rzędu.

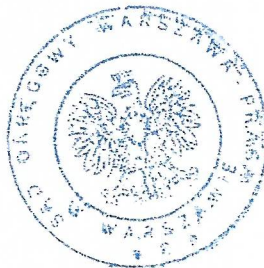
Tymczasem jak już wspomniano wyżej, rozporządzenie MI zawiera normy sprzeczne z przepisami rozporządzenia SERA. Dla lotów VFR przepisy europejskie określają minimalną wysokość lotów nad miastami na wysokości 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego – zgodnie z SERA.5005 pkt f) ppkt 1). Niewątpliwie zatem zachodzi sprzeczność między przepisami rozporządzenia europejskiego z rozporządzeniem krajowym, które ustanawia minimum na 2000 m nad poziomem terenu, a więc bardziej rygorystycznie. W sytuacji sprzeczności norm prawnych zastosowanie muszą więc znaleźć reguły kolizyjne. Nie ulega wątpliwości, że rozporządzenie Komisji UE jest w tej sytuacji aktem prawnym wyższego rzędu niż rozporządzenie Ministra Infrastruktury.

Poza powyższym należy również zwrócić uwagę na brak powiązania przepisu z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a) Ustawy z dnia 3 lipca 2002 Prawo lotnicze z działaniem oskarżonego, tj. wykonaniem lotu poniżej 2000 m wysokości nad obszarem miasta stołecznego Warszawy. Wskazany przepis sankcjonuje tylko naruszenia przepisów ruchu lotniczego, natomiast przepis § 3 ust. 1 pkt 2 lit. d) rozporządzenia MI nie jest przepisem ruchu lotniczego. Pojęcie przepisów „*ruchu lotniczego*” zostało zdefiniowane w art. 121 ust. 6 pkt 1 Prawa lotniczego jako przepisy Załącznika 2 do Konwencji ICAO. Kolejną definicję tego pojęcia zawiera § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego – tam również jest odniesienie do wspomnianego Załącznika nr 2 do Konwencji ICAO. Oznacza to więc, że przepisami ruchu lotniczego na terenie RP jest Załącznik nr 2 do Konwencji ICAO implementowany przepisami Prawa lotniczego i Rozporządzenia MI ws. przepisów ruchu lotniczego oraz Rozporządzenie SERA obowiązujące jako rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.

Stanowisko powyższe potwierdza wspomniany wcześniej zapis w AIP VFR Polska, ENR.1.2. pkt 1., zgodnie z którym sam Zbiór Informacji Lotniczej określa jako przepisy dotyczące ruchu lotniczego wyłącznie Rozporządzenie SERA oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego (implementujące Załącznik nr 2 do Konwencji ICAO). Jeżeli zatem oskarżony naruszyłby którąś z tych regulacji, to wówczas mógłby zostać mu postawiony zarzut na podstawie art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a) Prawa lotniczego. Natomiast pozostałe akty prawne nawet jeżeli regulują w jakiś sposób organizację przestrzeni powietrznej, nie mogą być uznane za „*przepisy ruchu lotniczego*”, a tym samym ich naruszenie nie stanowi przesłanki do zastosowania art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a) Prawa lotniczego. Skoro bowiem dane rozporządzenie – w tym wypadku rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów i ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące - nie zostało wymienione w przepisie karnym, to nie

można stosować domniemania prawnego i kwalifikować go jako przepisu ruchu lotniczego. Takimi przepisami są – jak już wyżej wspomniano – wyłącznie Załącznik 2 do Konwencji ICAO oraz Rozporządzenie SERA obowiązujące jako rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.

Mając na uwadze powyższe rozważania Sąd Okręgowy postanowił jak w części dyspozytywnej orzeczenia.



Na oryginale właściwe podpisy

Za zgodność:

Protokdent sądowy - starysta
Dariusz Mróz