

MARCIN KRYŃSKI

Bezzałogowe statki powietrzne w przestępczości. Część I: Kwestie terminologiczne, wątpliwości prawne i postulaty zmian

Unmanned Aerial Vehicles in Crime: Part I – Terminological Problems, Legal Issues, and Proposals for Change

Abstract

The aim of the paper is a legal-dogmatic analysis of prohibited acts committed using drones in the context of selected legal regulations in aviation law, contained in the Act of 3 July 2002 – Aviation Law, as well as certain international laws. The research employs the dogmatic method, literature analysis, and a review of current case law. The paper attempts to address terminological dilemmas concerning drones and examines prohibited acts defined in the Aviation Law from the perspective of the still ongoing interpretative challenges. The conducted research has led to conclusions and the formulation of *de lege ferenda* postulates, outlined in the summary, whose incorporation into the current legislation should be considered.

SŁOWA KLUCZOWE: drony, problemy definicyjne, dogmatyka prawa, lotnicze prawo karne

KEY WORDS: drones, definitional issues, dogmatics of law, aviation criminal law

MARCIN KRYŃSKI – doktor nauk prawnych, Uniwersytet w Białymstoku, ORCID – 0000-0002-6610-3673, e-mail: m.krynski@uwb.edu.pl

1 | Wprowadzenie

Systematycznie coraz bardziej popularne zarówno wśród użytkowników wojskowych, jak i cywilnych staje się użytkowanie bezzałogowych statków powietrznych^[1] (*unmanned aerial vehicles, UAVs*), potocznie zwanych dronami^[2]. Wraz z ich rosnącą popularnością obserwuje się także większą liczbę przestępstw i wykroczeń popełnianych za ich pomocą. Zasadność podjętego tematu wynika także z faktu, że sam ustawodawca dostrzega potrzebę zmiany obowiązujących regulacji prawnych dotyczących bezzałogowych statków powietrznych. Jest to związane zarówno z ewolucją metod ich wykorzystania, jak i z rosnącą częstotliwością ich stosowania^[3]. Doniosłość podjętej problematyki wynika również z tego, że zagadnienie wykorzystania dronów w przestępczości ma charakter globalny, dlatego w literaturze toczy się dyskusja na temat koniecznych zmian w obowiązujących w tym zakresie regulacjach prawnych właściwie na całym świecie. W ramach prowadzonego dyskursu wskazuje się na doświadczenia i metody stosowane m.in. w USA, Wielkiej Brytanii, Kanadzie, Bangladeszu, Brazylii, Austrii oraz Królestwie Niderlandów^[4]. Ponadto, jak wskazuje się w doktrynie, świadomość i wiedza społeczeństwa na temat dronów jest wciąż niewielka. Stąd podjęcie tej problematyki jest także istotne

¹ Na potrzeby niniejszego artykułu pojęcie „dron” i „bezzałogowy statek powietrzny” będą stosowane zamiennie. Tak samo rozumieć należy skrót BSP (Bezzałogowy statek powietrzny) i UAV (*unmanned aerial vehicle*).

² Maciej Piotrowski, „Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski (Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, 2017), 9; Rafał Parczewski, Mariusz Wojtaszek, „Wybrane aspekty stosowania bezzałogowych statków powietrznych w systemie bezpieczeństwa” *Kultura Bezpieczeństwa*, nr 40 (2021): 10; Ksenia Siadkowska, „Prawne aspekty eksploatacji dronów” *Studia Iuridica Lublinensia*, z. 3 (2017): 93-94; Uzasadnienie Projektu ustawy – o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024; Edyta Franczuk, „Wykorzystanie UAV w przestrzeni powietrznej. Zagrożenia i wnioski na podstawie realizacji prac w międzynarodowym projekcie ERA. Kontekst bezpieczeństwa narodowego”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, red. Elżbieta Dynia, Marcin Pączek (Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2019), 79.

³ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024.

⁴ Britton Shields, „Air traffic control: how mexican cartels are utilizing drones to traffic narcotics into the United States” *Penn State Journal of Law & International Affairs*, z. 1 (5) (2017): 232-234.

ze względów społecznych, w kontekście upowszechnienia wiedzy na temat bezzałogowych statków powietrznych, a w szczególności wybranych kwestii prawnych związanych z ich eksploatacją^[5]. Z tego powodu celem artykułu jest dogmatyczno-prawna analiza czynów zabronionych dokonywanych z wykorzystaniem dronów, w kontekście wybranych regulacji prawnych z zakresu prawa lotniczego, zawartych w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze^[6] oraz w niektórych aktach prawodawstwa międzynarodowego^[7]. Dążąc do jak najdokładniejszego przedstawienia i właściwego rozpoznania podjętej problematyki w przeprowadzonych badaniach wykorzystano metodę dogmatyczną, analizę piśmiennictwa oraz dokonano przeglądu aktualnego orzecznictwa. Artykuł składa się z wprowadzenia, próby rozstrzygnięcia dylematów terminologicznych dotyczących dronów oraz analizy czynów zabronionych określonych w Ustawie prawo lotnicze z perspektywy wciąż występujących problemów interpretacyjnych. Przeprowadzone analizy pozwoliły na wyciągnięcie wniosków oraz sformułowanie postulatów *de lege ferenda* zamieszczonych w podsumowaniu, których wprowadzenie należałoby rozważyć do obowiązującego ustawodawstwa. Rozważania podjęte w artykule dotyczą przepisów obowiązujących na dzień 27 grudnia 2024. Jest to pierwszy artykuł z cyklu – w kolejnym poruszono kwestie kryminologiczne.

⁵ Mariusz Tkacz, „Bezzałogowe statki powietrzne jako źródło zagrożeń dla ruchu lotniczego” *Przegląd Policyjny*, z. 2 (2019): 237.

⁶ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, z późn. zm.).

2 | Drony, bezzałogowce, bezzałogowe statki powietrzne – problemy definicyjne

W dyskursie prawniczym wciąż pojawia się szereg wątpliwości dotyczących terminologii stosowanej w prawie lotniczym. Niejasności dotyczą w szczególności typologii lotnictwa oraz pojęć używanych na określenie bezzałogowych statków powietrznych^[8]. Kwestie te są niezwykle istotne, przede wszystkim w obliczu braku definicji legalnej „bezzałogowego statku powietrznego” w obowiązującym ustawodawstwie^[9]. W Ustawie Prawo lotnicze nie zdefiniowano także pojęcia „dron”, „bezzałogowiec” czy „bezpilotowiec”, dlatego obecnie uznaje się, że są to terminy występujące wyłącznie w języku potocznym^[10].

Czym tak naprawdę jest „dron”, szczególnie w kontekście funkcjonalnym nastęrcza wielu trudności^[11]. Próba wykładni językowej terminu „dron” sugeruje, że jest to „bezzałogowy statek latający”^[12] albo „bezzałogowy statek powietrzny zdalnie pilotowany lub wykonujący lot autonomicznie”^[13]. W literaturze anglojęzycznej drony definiuje się po prostu jako autonomiczne lub sterowane zdalnie maszyny latające^[14] pilotowane za pomocą zaprogramowanego wcześniej oprogramowania komputerowego lub przez

⁸ Radosław Fellner, „Bezzałogowe statki powietrzne w świetle strategii lotniczej Unii Europejskiej”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski (Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2017), 109; Katarzyna Myszone-Kostrzewa, „Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944 r.”, [w:] *Manfred Lachs – wybitny prawnik świata*, red. Zdzisław Galicki, Tomasz Kamiński, Katarzyna Myszone-Kostrzewa (Warszawa: wyd. Stowarzyszenie Absolwentów Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, 2011), 399.

⁹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

¹⁰ Fellner, *Bezzałogowe statki powietrzne w świetle strategii lotniczej Unii Europejskiej*, 109; Piotrowski, *Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia*, 9.

¹¹ Tkacz, *Bezzałogowe statki powietrzne jako źródło zagrożeń dla ruchu lotniczego*, 237.

¹² „Dron”, [w:] *Słownik Języka Polskiego PWN*. <https://sjp.pwn.pl/slowniki/dron>. [dostęp: 18.4.2024].

¹³ „Dron”, [w:] *Wielki słownik języka polskiego*. <https://wsjp.pl/haslo/podglad/56723/dron>. [dostęp: 18.4.2024].

¹⁴ Raffaello D’Andrea, „Can Drones Deliver?” *IEEE Transactions on Automation Science and Engineering*, z. 3 (2014): 647.

pilota obsługującego je będąc na ziemi^[15]. W ujęciu rozdziału 1 załącznika Nr 6 do konwencji chicagowskiej statkiem powietrznym (ang. *aircraft*) jest każde urządzenie utrzymujące się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża^[16]. Zaś dron zdefiniowano jako „zdalnie sterowany statek powietrzny RPA (Remotely Piloted Aircraft). Bezzałogowy statek powietrzny, który jest pilotowany ze stacji zdalnego pilotowania statkiem powietrznym”^[17]. Stąd, niektórzy autorzy przyjmują, że dron, z racji swojego przeznaczenia i możliwości, jest pewnego rodzaju statkiem powietrznym, tyle że bezzałogowym^[18].

Brak jednoznacznej definicji bezzałogowego statku powietrznego w Ustawie prawo lotnicze prowadzi do niejednoznaczności interpretacyjnych. Taka sytuacja wprowadza chaos prawny, utrudniając skuteczne stosowanie prawa, a tym samym egzekwowanie przepisów. Nadzieję na zmianę tej, bez wątpienia niekorzystnej sytuacji daje procedowany obecnie projekt ustawy – o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw^[19]. Jest to propozycja bardzo obszernej nowelizacji, ponieważ składa się wraz z załącznikami z kilkuset stron. Niezwykle pozytywnie należy ocenić założenie wprowadzenia całego, niewystępującego wcześniej w Ustawie Prawo lotnicze działu VIa, który jest poświęcony BSP^[20]. Słusznie zauważa się bowiem w doktrynie, że biorąc pod uwagę dość powszechne już stosowanie dronów przez osoby prywatne, obecnie obowiązujące regulacje dotyczące ich użytkowania mają w zasadzie marginalny charakter^[21]. Zmianę obowiązującego prawa w pewnym sensie wymusił prawodawca unijny, ponieważ, jak wskazano w uzasadnieniu celem proponowanych

¹⁵ Natassya Mohd Sabri, Mansharan Singh, Mohd Mahmood, Lay Khoo, Mohd Yusof, Chong Heo, Muhammad Nasir, Hapizah Nawawi, „A scoping review on drone technology applications in forensic science” *SN Applied Sciences*, 7 sierpnia (2023): 2.

¹⁶ Załącznik nr 6 Eksploatacja statków powietrznych do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. https://www.ulc.gov.pl/_download/ltt/certyfikacja_organizacji/Załącznik_6_cz_I_wyd_12.pdf. [dostęp: 18.12.2024].

¹⁷ Tkacz, *Bezzałogowe statki powietrzne jako źródło zagrożeń dla ruchu lotniczego*, 238.

¹⁸ Siadkowska, *Prawne aspekty eksploatacji dronów*, 95.

¹⁹ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024.

²⁰ Ibidem.

²¹ Weronika Stańczak, Jarosław Stasiak, „Aktualna regulacja użytkowania dronów w prawie polskim – ocena i postulaty *de lege ferenda*” *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia*, z. 2 (2023): 177.

regulacji jest zapewnienie stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących bezzałogowych statków powietrznych oraz systemów bezzałogowych statków powietrznych^[22]. W Uzasadnieniu projektu Ustawy celnie wskazano także, że przestały obowiązywać dotychczasowe regulacje krajowe dotyczące bezzałogowych statków powietrznych, ujęte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków^[23]. W projekcie w art. 2 pkt. 1a) określono, że: „bezzałogowym statkiem powietrznym jest bezzałogowy statek powietrzny w rozumieniu art. 3 pkt 30 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.”^[24]. Z kolei w wymienionym rozporządzeniu przejęto, że: „«bezzałogowy statek powietrzny» oznacza każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie lub będąc być pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie”^[25]. Wydaje się, że wskazany w analizowanym Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady art. 3 punkt 30 został wadliwie przetłumaczony na język polski w fragmencie: „będąc być pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie”. Poza tym jest to dość myląca definicja, szczególnie w fragmencie: „każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie”. Nie jest możliwe, aby statek powietrzny mógł być jednocześnie przeznaczony do wykonywania operacji, wykonywać ją oraz jej nie wykonywać. Taką możliwość daje użycie przez ustawodawcę unijnego funktora „lub”, który oznacza alternatywę zwykłą. Z tego powodu jest zasadne zastąpienie słowa „lub”

²² Uzasadnienie Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024, s. 1-2.

²³ Ibidem.

²⁴ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024, art. 2 pkt 1a).

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, z późn. zm.), art. 3 pkt. 30.

słowem „albo”^[26]. Wszak statek powietrzny może wykonywać operację samodzielnie lub nie, będąc jedynie przystosowanym do wykonywania takich operacji. W tym przypadku nie jest to jednak wyłącznie błąd w tłumaczeniu na język polski. Pomimo że obecnie akty prawa unijnego mają 24 autentyczne wersje językowe, to tworzenie ich jednocześnie w tylu językach nie jest fizycznie możliwe. Z tego powodu w praktyce za języki robocze przyjmuje się angielski, niemiecki i francuski. Później akty prawa wspólnotowego są tłumaczone na pozostałe języki urzędowe^[27]. W wersji niemieckojęzycznej, która jest zatem traktowana jako pierwotna, użyto wyłącznie spójnika „oder”, który tłumaczy się dwojako – jako „lub” oraz jako „albo”^[28]. W języku niemieckim użycie „entweder ..., oder” takiej możliwości nie daje^[29] i eliminuje potencjalne dwuznaczności. Jest standardowym spójnikiem stosowanym do wyrażenia alternatywy rozłącznej w sensie logicznym. Zatem *de lege ferenda* należałoby poprawić sformułowanie zastosowane w wersji pierwotnej (niemieckiej), zamieniając spójnik na „entweder ..., oder”, a w ślad za tym także tłumaczenie na język polski stosując spój „albo..., albo”.

Kolejny problem dotyczy typologii lotnictwa i podziału na „lotnictwo cywilne” oraz „lotnictwo państwowe”. Jest to kwestia o fundamentalnym znaczeniu, ponieważ poza zakresem regulacji Ustawy prawo lotnicze pozostaje lotnictwo państwowe, a także *de facto* inne urządzenia poruszające się bez względu na oddziaływanie powietrza, w tym pociski rakietowe, pojazdy latające wyposażone w silniki rakietowe, używane np. do wynoszenia ładunków w przestrzeń kosmiczną oraz poduszkowce^[30]. Do dziś

²⁶ Jacek Petzel, „Rachunek zdań (rozdział)”, [w:] *Logika dla prawników*, red. Andrzej Malinowski (Warszawa: Lexis Nexis, 2010), 101.

²⁷ Anastazja Gajda, „Wielojęzyczność Unii Europejskiej” *Socjolingwistyka*, z. 27 (2013): 15.

²⁸ „Oder”, [w:] *Internetowy słownik PONS*. <https://pl.pons.com/tlumaczenie-2/niemiecki-polski/oder>. [dostęp: 28.12.2024].

²⁹ „Entweder...oder”, [w:] *Internetowy słownik kontekstowy REVERSO*. <https://context.reverso.net/tlumaczenie/niemiecki-polski/entweder+...+oder>. [dostęp: 28.12.2024]; jak podaje słownik *Duden* „Bedeutung – wenn nicht [...], dann (führt die erste von zwei oder mehreren Möglichkeiten ein, betont nachdrücklich, dass nur jeweils eine infrage kommt)” („Znaczenie – „Jeśli nie [...], to” (wprowadza pierwszą z dwóch lub więcej możliwości, podkreślając stanowczo, że wchodzi w grę tylko jedna z nich). „Entweder...oder”, [w:] *Internetowy słownik Duden*. https://www.duden.de/rechtschreibung/entweder___oder. [dostęp: 28.12.2024].

³⁰ Katarzyna Myszone-Kostrzewa w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz (Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer, 2016), 40.

kwestia lotnictwa państwowego w sensie funkcjonalnym pozostaje nieostra i występuje ożywiona dyskusja w doktrynie, który statek powietrzny można uznać za „państwowy”^[31]. Zakres lotnictwa państwowego tłumaczony jest wyłącznie przez negację, ponieważ, w art. 1 ust. 3 Ustawy prawo lotnicze wskazano, że: „Lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych”^[32]. Zatem lotnictwo państwowe to wszystko, czego *a contrario* nie można uznać za lotnictwo cywilne. Dalej ustawodawca wskazuje, że lotnictwo państwowe to „państwowe statki powietrzne, załogi tych statków oraz lotniska państwowe wykorzystywane wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych”^[33]. Lotnictwo państwowe, w kontekście wykorzystywanych maszyn dotyczy polskich państwowych statków powietrznych, którymi są:

- a. statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny);
- b. statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego)^[34].

Wątpliwość dotyczą przede wszystkim pojęcia służby jako kryterium kwalifikacji statków powietrznych. Nie zostało ono określone w sposób precyzyjny. Nie wiadomo, czy rozstrzygające znaczenie mają zadania, do których został użyty statek powietrzny w danym locie, czy też inne, bardziej „stabilne” kryteria^[35], jak przynależność do określonej struktury organizacyjnej. Ustawodawca tych kwestii nie rozstrzyga. Niektórzy autorzy przyjmują, że o zaliczeniu statków powietrznych do cywilnych lub państwowych, decyduje ich przeznaczenie, a nie przynależność do określonych jednostek^[36]. Wydaje się, że jest to rozumowanie słuszne,

³¹ Katarzyna Myszona-Kostrzewa w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, 47.

³² Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Agnieszka Kunert-Diallo, Marek Żylicz, „Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)” *Państwo i Prawo*, z. 4 (2012): 19.

³⁶ Myszona-Kostrzewa, *Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944 r.*, 400.

ponieważ to zastosowanie danego statku powietrznego determinuje jego przynależność do określonej kategorii operacji. Z tego względu kluczowe jest doprecyzowanie, które operacje lotnicze należy uznać za „państwowe”, a które za „cywilne, ponieważ Ustawa prawo lotnicze dotyczy wyłącznie lotnictwa cywilnego^[37].

3 | Wątpliwości interpretacyjne dotyczące wybranych regulacji prawnych związanych z użytkowaniem dronów

Zasadniczym źródłem prawa lotniczego w Polsce jest ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze^[38]. Warto zauważyć, że uchwalona wówczas Ustawa, ma swoje korzenie rok wcześniej. Zasadniczy zrab obowiązującej do dziś (choć wielokrotnie nowelizowanej) ustawy powstał w 2001 r. Ustawodawca zakładał wówczas, że konieczne jest zastąpienie wcześniej obowiązującej ustawy z 1962 r. Próba uchwalenia nowej Ustawy z 2001 nie powiodła się, ponieważ niektóre regulacje budziły wątpliwości Prezydenta RP, który dnia 20.09.2001 r. odmówił podpisania Ustawy^[39]. Z uwagi na eskalację obaw związanych z bezpieczeństwem publicznym, prace nad ustawą prowadzono w sposób chaotyczny i pospieszny, ograniczając standardową procedurę weryfikacji legislacyjnej. Stąd uchwalona ostatecznie ustawa z 2002 r. zawierała większość wadliwych przepisów tekstu zawetowanego^[40].

Ze względu na ograniczone ramy publikacji oraz jej zakres przedmiotowy dalszej analizie poddane zostaną wyłącznie regulacje prawno-karne. W kontekście Ustawy prawo lotnicze twórca prawa nie zdecydował się na wyłączenia stosowania przepisów karnych ustawy (art. 210-212)

³⁷ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

³⁸ Ibidem.

³⁹ <https://www.prezydent.pl/kancelaria/archiwum/archiwum-aleksandra-kwasniewskiego/aktualnosc/rok-2001/prezydent-rp-odmowil-podpisania-trzech-ustaw,31859,archive>. [dostęp: 28.10.2024]; Prezydent wskazując na ostatnie wydarzenia, miał bez wątpienia na myśli Zamachy z 11 września 2001 roku (zamach na World Trade Center).

⁴⁰ Marek Bojarski, Wojciech Radecki, *Pozakodeksowe prawo karne. Suplement, t. I i II, Uzupelnienia. Aktualizacja. Nowości. Komentarz* (Warszawa: C.H. Beck, 2003), 27.

w odniesieniu do UAV wykorzystywanych w ramach lotnictwa cywilnego. Oznacza, to że z tej perspektywy normy prawne wynikające z tych przepisów mają także zastosowanie wobec bezzałogowych statków powietrznych, a odpowiedzialność za przestępstwa związana z ich użytkowaniem nie jest w żaden sposób ograniczona^[41]. Należy uznać wobec tego, że przepisy zawarte w działach XIa i XII Ustawy Prawo lotnicze znajdują zastosowanie do naruszeń prawa związanych z używaniem dronów^[42]. Jedynie tytułem uzupełnienia należy dodać, że w dziale XIa obowiązującej Ustawy, podobnie jak w sugerowanych w projekcie będących przedmiotem nowelizacji art. 209o ust. 3, art. 209un oraz art. 209w ust. 1, wskazano delikty i kary o charakterze administracyjnym^[43]. Przepisy karne określono natomiast w dziale XII^[44]. Wskazane delikty o charakterze administracyjnym dotyczą wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych z naruszeniem wymaganych do lotu standardów i norm technicznych. Kary za naruszenie tych przepisów mają wyłącznie charakter pieniężny i zostały określone kwotowo. Jako przykład można wskazać jedynie między innymi to, że: „art. 209un ust. 5. Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację w kategorii «szczególnej», o której mowa w art. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, bezzałogowym statkiem powietrznym niezgodnym z art. 40 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/945/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł; art. 209un ust. 10 Pilot bezzałogowego statku powietrznego, który wykonuje operację z użyciem systemu bezzałogowego statku powietrznego z naruszeniem warunków wykonywania operacji określonych w scenariuszu standardowym, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 2019/947/UE, podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł”^[45].

⁴¹ Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. z 2019 r., poz. 1497).

⁴² Wanda Dzienkiewicz w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz (Warszawa: Wolters Kluwer, 2016), 464.

⁴³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110); Projekt ustawy zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024, art. 209o ust. 3, art. 209un, art. 209w ust. 1.

⁴⁴ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁴⁵ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, druk nr 810, z dnia 12 listopada 2024.

Przechodząc do analizy czynów zabronionych określonych zawartych w ustawie, należy stwierdzić, że w art. 210 określono wykroczenia o czym przesądza treść przepisu z art. 210 ust. 3 i 4. W doktrynie wskazuje się, że katalog wykroczeń określony w art. 210 ust. 1 ma charakter otwarty z uwagi na „porównanie brzmienia ust. 2 z ust. 3” wskazanego artykułu^[46]. Jednakże nie należy się z tym zgodzić, ponieważ art. 210 ust. 2 określa wyłącznie krąg podmiotów i sposób zachowania sprawcy („nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku”), a zatem dotyczy braku działania sprawcy, mimo ciężącego na nim obowiązku – czyli zaniechania (*delicta omissiva*). W ten sposób wskazuje na elementy strony podmiotowej, ponieważ określa brak zachowania sprawcy, a nie inne wykroczenia niż te wymienione w art. 210 ust. 1. Z kolei w art. 210 ust. 3 wskazano na formy zjawiskowe popełnienia wykroczeń z art. 210 ust. 1, tj. podżeganie, pomocnictwo, a także formę stadialną – usiłowanie. To również nie prowadzi do wniosku o istnieniu innych wykroczeń, aniżeli w art. 210 ust. 1. Z kolei art. 210 ust. 4 określa wyłącznie formę postępowania w kontekście prawno-procesowym, tj. na zastosowanie przepisów w sprawach o wykroczenia. Jednakże uregulowania z art. 210 ust. 3 i 4 dublują się w aspekcie dwukrotnego wskazania, że jest to wykroczenie, w związku z czym można by *de lege ferenda* rozważyć usunięcie słowa „wykroczeń” z art. 210 ust. 3. Jest to uzasadnione, ponieważ, jak wskazał Sąd Najwyższy, „jeżeli w ustawie wskazano, że orzekanie co do określonego czynu następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, to czyn taki zawsze jest wykroczeniem”^[47]. Sytuacja taka ma miejsce właśnie w art. 210 ust. 4 Ustawy Prawo lotnicze^[48]. Poza tym w sensie językowym sam przepis jest źle zredagowany – w ustawie wskazano, że: „Podżeganie do popełnienia wykroczeń określonych w ust. 1, pomocnictwo oraz usiłowanie podlegają karze określonej w ust. 1”^[49]. Ani podżeganie, ani pomocnictwo czy usiłowanie *per se* nie podlegają karze. Podlega karze sprawca, ewentualnie ten kto podżega, jest pomocnikiem, lub usiłuje popełnić przestępstwo (lub wykroczenie). O wiele bardziej

⁴⁶ Jan Walulik w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz (Warszawa: Wolters Kluwer, 2016), 918.

⁴⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z 24.02.2006 r., I KZP 52/05, OSNKW 2006, nr 3, poz. 23, Lex nr 175523; Jerzy Lachowski w: Izabela Kosierb, Szymon Krajnik, Jacek Wojciechowski, Małgorzata Żukowska, Jerzy Lachowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2021), 30.

⁴⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110), art. 210 ust. 4.

⁴⁹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

precyzyjna wydaje się następująca redakcja art. 210 ust. 3 – „Podżeganie i pomocnictwo oraz usiłowanie są karalne”, ewentualnie „Podżeganie i pomocnictwo oraz usiłowanie popełnienia czynów określonych w ust. 1 jest karalne”. Eliminuje to podwójne określenie, że chodzi o ust. 1 a także zdublowane wskazanie, że jest to wykroczenie – a przy tym jest w pełni zgodne z art. 14 § 1 i 3 KW, ponieważ jasno wskazuje na możliwość odpowiedzialności za podżeganie, usiłowanie i pomocnictwo^[50]. Ustawowe określenie tej samej możliwej do wymierzenia kary jest zbędne, ponieważ wynika to wprost z treści art. 14 ust. 3 oraz 11 ust. 3 KW^[51].

Poza tym w literaturze wskazuje się na konieczność wprowadzania *lex specialis* w art. 210 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze względem art. 24 §1 KW (możliwość taką *expressis verbis* wskazano, w art. 48 KW)^[52] poprzez większe zróżnicowanie i, jak się wydaje, zwiększenie górnej i dolnej granicy możliwej do wymierzenia grzywny. W obecnym stanie prawnym grzywna może zostać wymierzona w wysokości od 20 do 5000 zł (z wyjątkiem czynów określonych w art. 24 §1a KW) oraz gdy inna ustawa szczególna nie stanowi inaczej^[53]. O ile zasadnym jest podnoszona w literaturze konieczność modyfikacji granic możliwej do wymierzenia grzywny, o tyle uzasadnienie ewentualnych zmian jest niewłaściwe. W doktrynie pojawia się bowiem pogląd, że aktualna wysokość możliwej do wymierzenia grzywny w odniesieniu do wykroczeń określonych w art. 210 ust. 1 Ustawy prawo lotnicze nie pozwala na zachowanie jej proporcjonalności oraz odstraszenia^[54]. Należy uznać, że zmiana wysokości możliwej do orzekania grzywny powinna wynikać nie tyle z braku możliwości wymierzenia jej w sposób proporcjonalny czy braku realizacji funkcji odstraszenia, co z postępującej deprecjacji złotego^[55], wobec czego kwoty określone dużo wcześniej nie odzwierciedlają realnej wartości wymierzanych grzywien, a tym samym jej założonej dolegliwości.

Kolejnym problemem będącym przedmiotem debaty w dyskursie prawniczym jest kwestia kwalifikacji czynów określonych w art. 211 ust. 1 Ustawy

⁵⁰ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r., poz. 2119).

⁵¹ Ibidem.

⁵² Walulik w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, 919.

⁵³ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r., poz. 2119).

⁵⁴ Walulik w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, 919.

⁵⁵ Robert Kędzierski, „Złoty traci, giełda w czerwieni. Niepewność wśród inwestorów rośnie” *Portal money.pl*, <https://www.money.pl/gospodarka/zloty-traci-gielda-w-czerwieni-niepewnosc-wsrod-inwestorow-rosnie-7017595410283328a.html>. [dostęp: 12.12.2024].

Prawo lotnicze. Niektórzy autorzy^[56] wskazują, że każdy z nich można uznać za osobne przestępstwo, zaś inni^[57] twierdzą, że są to tylko różnorodne czynności sprawcze dotyczące tego samego przestępstwa. Zagadnienie to jest niezwykle istotne, ponieważ wpływa bezpośrednio na kwestię zbiegu przestępstw. Jeżeli przyjąć, że każde zachowanie sprawcy opisane w art. 211 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze stanowi osobne przestępstwo, wówczas, gdy sprawca popełni dwa lub więcej z nich, zanim zapadł pierwszy nawet nieprawomocny wyrok dotyczący któregośkolwiek z czynów, ma zastosowanie instytucja realnego zbiegu przestępstw^[58]. Jak słusznie zauważa Kardas, instytucja ta jest wyraźnie zróżnicowana, ponieważ obejmuje wykazujące odmienności co do związków zachodzących pomiędzy poszczególnymi czynami stanowiącymi odrębne przestępstwa^[59]. W takiej sytuacji wobec sprawcy, który popełnił kilka takich przestępstw, zostanie wymierzona kara łączna^[60]. Gdyby natomiast stwierdzić, że czyny wymienione w art. 211 ust. 1 Ustawy prawo lotnicze to wyłącznie różne odmiany tego samego przestępstwa, wystąpi wtedy tylko pozorny zbieg przestępstw^[61]. Bojarski i Radecki wskazują, że przyjęta przez ustawodawcę technika legislacyjna spowodowała wyodrębnienie kilkunastu różnych typów przestępstw i tylko generalnie można uznać, że ich zadaniem jest ochrona bezpieczeństwa i porządku w lotnictwie^[62]. Zgodzić się należy z Walulikiem, Wojciechowską, Radeckim i Bojarskim, że czyny określone w art. 211 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze dotyczą wielu różnych przestępstw. Nie ma zatem racji Stefański przyjmując, że są to różnorodne odmiany dotyczące tego samego przestępstwa. Decyduje o tym nie tylko występowanie w treści wielu odesłań do innych regulacji zawartych w innych przepisach, ale także sam bardzo konkretny sposób sformułowania czynności

⁵⁶ Walulik w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, 939; Karolina Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz* (Warszawa: C.H. Beck, 2022, Legalis); Bojarski, Radecki, *Pozakodeksowe prawo karne. Supplement*, 36-37.

⁵⁷ Ryszard Stefański, „Komentarz do ustawy: Prawo lotnicze z dnia 07.04.2017 (Dz.U. z 2017 r., nr 95, poz. 95)”, [w:] *System Prawa Karnego*, t. XI, *Szczególne dziedziny prawa karnego. Prawo karne wojskowe, skarbowe i pozakodeksowe* (Warszawa: C.H. Beck, 2017, Legalis).

⁵⁸ Lech Gardocki, *Prawo karne* (Warszawa: C.H. Beck, 2021), 156.

⁵⁹ Piotr Kardas, „Zbieg przestępstw i kara łączna w polskim prawie karnym” *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska*, z. 2 (2013): 118.

⁶⁰ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks Karny (Dz. U. z 2024 r., poz. 17), art. 85.

⁶¹ Gardocki, *Prawo karne*, 159-160.

⁶² Bojarski, Radecki, *Pozakodeksowe prawo karne. Supplement*, 36-37.

sprawczej w każdym z kolejnych punktów, które odnoszą się do całkowicie innego zachowania sprawcy. Jako przykład można wskazać czyny określone w art. 211 ust. 1 pkt 9, 9a i 10a. W pkt. 9 wskazano, że czynność sprawcza polega na „wykonywaniu lotu próbnego, akrobacyjnego nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności”^[63], w pkt. 9 a) chodzi z kolei o „dokonanie w czasie lotu zrzutu ze statku powietrznego”^[64], zaś w pkt. 10 a) wskazano na prowadzenie działalności gospodarczej związanej z branżą lotniczą „bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami”^[65]. Pogląd, że każdy z wymienionych w art. 211 ust. 1 czynów stanowi odrębne przestępstwo, podziela także Sąd Najwyższy, który w wyroku z dnia 30 września 2014 r. stwierdził, że dyspozycja art. 211 (a także 212) zawiera katalog przestępstw przewidzianych ustawą – Prawo lotnicze^[66]. Skoro dotychczasowa redakcja art. 211 ust. 1 analizowanej ustawy rodzi wątpliwości natury klasyfikacyjnej, warto *de lege ferenda*, rozważyć odmiennie wskazanie poszczególnych przestępstw, np. w postaci odrębnych ustępów.

Następny problem dotyczy przestępstw określonych w art. 212 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo lotnicze^[67]. Nie jest bowiem jasne czy można uznać, że są to *delicta communia* czy też *delicta propria*. Wątpliwość dotyczy określenia podmiotu, który może dokonać jednego z przestępstw określonych w tym artykule. Występują dwa rozbieżne stanowiska – według jednego z nich sformułowanie „wykonując lot przy użyciu statku powietrznego” stanowi wyłącznie okoliczność modalną czynu, a nie cechę szczególną indywidualizującą podmiot przestępstwa^[68]. Okoliczności modalne czynu oznaczają wiele różnorodnych kryteriów takich jak: czas czynu, miejsce czynu, przedmiot czynności wykonawczej i inne okoliczności odpowiadające ustawowym znamionom typu czynu zabronionego, np. sposobu działania sprawcy^[69]. Cecha szczególna indywidualizująca podmiot przestępstwa oznacza, że tylko sprawca o określonych przymiotach może popełnić określone przestępstwo. Zatem należałoby wówczas stwierdzić, że są

⁶³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia z 30 września 2014 r., II KK 253/14, OSNKW 2015, nr 2, poz. 15, Lex nr 1551424.

⁶⁷ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁶⁸ Walulik w: *Prawo lotnicze. Komentarz*, 942.

⁶⁹ Michał Rusinek w: *System Prawa Karnego Procesowego*, t. I, cz. 1, *Zagadnienia ogólne*, red. Piotr Hofmański (Warszawa: Lexis Nexis, 2013), 559.

to przestępstwa powszechne. Jednakże Bojarski i Radecki reprezentują pogląd, że przestępstwa określone w art. 212 ust. 1 pkt. 1 to przestępstwa indywidualne, które mogą być popełnione tylko przez osobę wykonującą lot z użyciem statku powietrznego^[70]. Według nich przestępstwa powszechne występują wyłącznie w art. 212 ust. 1 pkt. 2-6. Sytuację dodatkowo komplikuje nieoczywista i myląca redakcja art. 211 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo lotnicze. Z jednej strony wydaje się, że czyny tam określone mają charakter przestępstw powszechnych – poprzez użycie zaimka „kto” – charakterystycznego dla przestępstw powszechnych. Z drugiej zaś strony w pkt. 1 ustawodawca doprecyzowuje, że sprawcą czynu można być tylko „wykonując lot przy użyciu statku powietrznego”^[71]. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że odniesienia dotyczące tej problematyki w judykaturze są bardzo ograniczone. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie komentując regulacje dotyczące art. 212 ust. 1 pkt 1 często posługuje się słowem „pilot” co sugeruje, że czyny określone w art. 212 ust. 1 pkt 1 należałoby traktować jako *delicta propria*^[72]. Jednakże wydaje się, że rację ma Walulik i czyny określone w art. 212 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo lotnicze mają charakter powszechny, a dalsza część przepisu stanowi okoliczność modalną o czym przesądza przede wszystkim użycie powszechnego zaimka „kto”. Wobec czego należy rozważyć nowelizację art. 212 ust. 1 pkt 1 Ustawy Prawo lotnicze w ten sposób, że okoliczność „wykonując lot przy użyciu statku powietrznego” powinna znaleźć się od razu po zaimku „kto” tak jak ma to miejsce np. w art. 150 §1 KK – „Kto zabija człowieka na jego żądanie i pod wpływem współczucia dla niego [...]”^[73]. W tym przypadku redakcja przepisu wyglądałaby w sposób następujący: Kto wykonując lot przy użyciu statku powietrznego, a następnie poszczególne litery w rozumieniu jednostek redakcyjnych aktu prawnego. Wówczas analogicznie należałoby postąpić w punktach 2-6 analizowanego przepisu. Wtedy nie ma wątpliwości, że jest to przestępstwo powszechne. Jeżeli jednak, zdaniem twórcy

⁷⁰ Bojarski, Radecki, *Pozakodeksowe prawo karne. Suplement*, 66-67.

⁷¹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁷² Jak w tym fragmencie: „W uzasadnieniu zaskarżonego postanowienia organ słusznie wskazał, że czyny opisane w skardze były przedmiotem badania przez Prokuraturę Rejonową w [...], zainicjowanego zawiadomieniem o podejrzeniu popełnienia przestępstwa złożonym przez J.R. Dotyczyły one przelotu w dniu [...] listopada 2019 r., przeprowadzonego przez innych pilotów [...] niż ci wspomniani we wniosku, niemniej odbywającego się w podobnych warunkach.”, Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 19.06.2024 r., VI SA/Wa 6043/23, LEX nr 3759882.

⁷³ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks Karny (Dz. U. z 2024 r., poz. 17).

prawa, jest to przestępstwo indywidualne, to należy zastąpić zaimek „kto” w taki sposób, że od razu będzie oczywiste, że popełnić to przestępstwo może tylko określony podmiot. W tym przypadku zasadne będzie zastąpienie zaimka „kto”, np. słowem „pilot”.

4 | Podsumowanie

Analizując kwestie prawno-dogmatyczne związane z wykorzystywaniem dronów w kontekście prawno-karnym wciąż występuje wiele problemów natury interpretacyjnej. Już sam ustawowy zakres regulacji budzi wątpliwości ze względu na niedostateczne rozgraniczenie dotyczące „lotnictwa cywilnego” i „lotnictwa państwowego”. Z uwagi na niedostatecznie precyzyjne określenie zakresu pojęciowego „lotnictwa państwowego” trudno jest nieraz rozstrzygnąć czy i do jakich operacji lotniczych ustawa ma zastosowanie. Koniecznym zatem jest doprecyzowanie zakresu pojęcia „lotnictwa państwowego”.

Po drugie niezbędne jest zdefiniowanie terminu „bezzałogowego statku powietrznego”. Potrzebę tych zmian dostrzega zresztą ustawodawca co należy ocenić pozytywnie. Problem pojawia się jednak na poziomie regulacji wspólnotowych. Termin „bezzałogowy statek powietrzny” jest wysoce nieprecyzyjnie określony w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139. Zatem w tłumaczeniu na język polski należy zastąpić spójnik „lub” spójnikiem „albo...albo” (zaś w wersji pierwotnej niemieckiej *oder* zastąpić *entweder...oder*).

Kolejna kwestia dotyczy uregulowań z art. 210 ust. 3 i 4, które dublują się w aspekcie dwukrotnego wskazania, że w artykule tym wskazano wykroczenia. Dlatego należy usunąć słowo „wykroczeń” z art. 210 ust. 3 i zmienić redakcję tego przepisu np. na następującą: „Podżeganie i pomocnictwo oraz usiłowanie są karalne”.

Następnie należy wprowadzić *lex specialis* w art. 210 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze względem art. 24 §1 KW poprzez zróżnicowanie oraz zwiększenie górnej i dolnej granicy możliwej do wymierzenia grzywny.

W kontekście kwalifikacji prawnej przestępstw określonych w art. 211 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze, ze względu na dylematy interpretacyjne, warto rozważyć odmiennie wskazanie poszczególnych przestępstw określonych w tym artykule np. w postaci odrębnych ustępów.

Wreszcie występuje także problem dotyczący interpretacji przestępstw określonych w art. 212 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo lotnicze^[74]. Nie jest bowiem jasne czy można uznać, że są to *delicta communia* czy też *delicta propria*. Nie ma racji Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, sugerując, że są to przestępstwa powszechne, o czym przesądza przede wszystkim zastosowanie zaimka względnego „kto”. Z tego powodu należy rozważyć nowelizację art. 212 ust. 1 pkt 1 Ustawy Prawo lotnicze w ten sposób, że okoliczność „wykonując lot przy użyciu statku powietrznego” powinna znaleźć się od razu po zaimku „kto” i analogicznie w kolejnych punktach.

Konkludując prowadzone rozważania, należy uznać, że ze względu na masowe występowanie problemu polegającego na wykorzystaniu dronów w przestępczości, konieczność modyfikacji obowiązujących regulacji prawnych dostrzega się w zasadzie na całym świecie. W Stanach Zjednoczonych rozważa się nawet wprowadzenie skrajnych regulacji prawnych umożliwiających utworzenie na obszarze przygranicznym strefy zakazu lotów (*no-fly zone*). Inny postulat polega na prowadzeniu przepisów wymuszających zmniejszenie rozmiarów silników w dronach^[75]. Jednakże ze względu na to, że w Polsce problem ten nie jest jeszcze, aż tak palący (choć występuje), proponowane zmiany nie powinny być aż tak daleko idące. Jednakże wcale nie oznacza to, że nie powinno się wprowadzić wielu istotnych zmian. Należy także kontynuować badania naukowe w tym zakresie, ponieważ mogą stać się przyczynkiem i inspiracją dla dalszych, tak bardzo potrzebnych modyfikacji regulacji prawnych.

Bibliografia

- Bojarski Marek, Wojciech Radecki, *Pozakodeksowe prawo karne. Suplement, t. I i II, Uzupełnienia. Aktualizacja. Nowości. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck, 2003.
- D’Andrea Raffaello, „Can Drones Deliver?” *IEEE Transactions on Automation Science and Engineering*, z. 3 (2014): 647-648. <https://www.ieee-ras.org/images/publications/t-ase/Raff-July-2014-Editorial-T-ASE.pdf>.
- „Dron”, [w:] *Słownik Języka Polskiego PWN*. <https://sjp.pwn.pl/slowniki/dron>.

⁷⁴ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r., poz. 2110).

⁷⁵ Shields, *Air traffic control: how mexican cartels are utilizing drones to traffic narcotics into the United States*, 235.

- „Dron”, [w:] *Wielki słownik języka polskiego*. <https://wsjp.pl/haslo/podglad/56723/dron>.
- „Entweder...oder”, [w:] *Internetowy słownik Duden*, https://www.duden.de/rechtschreibung/entweder___oder.
- „Entweder...oder”, [w:] *Internetowy słownik kontekstowy REVERSO*, <https://context.reverso.net/tlumaczenie/niemiecki-polski/entweder+...+oder>.
- Fellner Radosław, „Bezzałogowe statki powietrzne w świetle strategii lotniczej Unii Europejskiej”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski. 109-119. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2017.
- Franczuk Edyta, „Wykorzystanie UAV w przestrzeni powietrznej. Zagrożenia i wnioski na podstawie realizacji prac w międzynarodowym projekcie ERA. Kontekst bezpieczeństwa narodowego”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania*, red. Elżbieta Dynia, Marcin Pączek. 79-86. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2019.
- Gajda Anastazja, „Wielojęzyczność Unii Europejskiej” *Socjolingwistyka*, z. 27 (2013): 7-29. http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-34adbc5-2aa8-4517-b93c-874c841a5158/c/ANASTAZJA_GAJDA.pdf.
- Gardocki Lech, *Prawo karne*. Warszawa: C.H. Beck, 2021.
- Kardas Piotr, „Zbieg przestępstw i kara łączna w polskim prawie karnym” *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska*, z. 2(60) (2013): 103-126.
- Kędziński Robert, „Złoty traci, giełda w czerwieni. Niepewność wśród inwestorów rośnie” *Portal money.pl*.
- Kosierb Izabela, Szymon Krajnik, Jacek Wojciechowski, Małgorzata Żukowska, Jerzy Lachowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2021.
- Kunert-Diallo Agnieszka, Marek Żylicz, „Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)” *Państwo i Prawo*, z. 4 (2012): 15-26.
- Myszona-Kostrzewa Katarzyna, „Pojęcie i status prawny państwowego statku powietrznego na podstawie konwencji chicagowskiej z 1944 r.”, [w:] *Manfred Lachs – wybitny prawnik świata*, red. Zdzisław Galicki, Tomasz Kamiński, Katarzyna Myszona-Kostrzewa. 399-413. Warszawa: wyd. Stowarzyszenie Absolwentów Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, 2011.
- „Oder”, [w:] *Internetowy słownik PONS*. <https://pl.pons.com/tlumaczenie-2/niemiecki-polski/oder>.
- Parczewski Rafał, Mariusz Wojtaszek, „Wybrane aspekty stosowania bezzałogowych statków powietrznych w systemie bezpieczeństwa” *Kultura Bezpieczeństwa*, z. 40 (2021): 9-21. <https://kulturabezpieczenstwa.publisherspanel.com/article/156968/pl>.

- Petzel Jacek, „Rachunek zdań (rozdział)”, [w:] *Logika dla prawników*, red. Andrzej Malinowski. 93-126. Warszawa: Lexis Nexis, 2010.
- Piotrowski Maciej, „Status prawny statku powietrznego w świetle prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski. 9-25. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, 2017.
- Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz. 39-57. Warszawa: Wolters Kluwer, 2016.
- Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz. 427-464. Warszawa: Wolters Kluwer, 2016.
- Prawo lotnicze. Komentarz*, red. Marek Żylicz. 915-958. Warszawa: Wolters Kluwer, 2016.
- Sabri Natassya Mohd, Mansharan Singh, Mohd Mahmood, Lay Khoo, Mohd Yusof, Chong Heo, Muhammad Nasir, Hapizah Nawawi, „A scoping review on drone technology applications in forensic science” *SN Applied Sciences*, 7 sierpnia (2023): 1-14. https://www.researchgate.net/publication/372959693_A_scoping_review_on_drone_technology_applications_in_forensic_science.
- Shields Britton, „Air traffic control: how mexican cartels are utilizing drones to traffic narcotics into the United States” *Penn State Journal of Law & International Affairs*, z. 1 (5) (2017): 209-236. <https://elibrary.law.psu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1159&context=jlia>.
- Siadkowska Ksenia, „Prawne aspekty eksploatacji dronów” *Studia Iuridica Lublinensia*, z. (2017): 93-106. http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-doi-10_17951_sil_2017_26_3_93/c/4424-4342.pdf.
- Stańczak Weronika, Jarosław Stasiak, „Aktualna regulacja użytkowania dronów w prawie polskim – ocena i postulaty *de lege ferenda*” *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia*, z. 2 (2023): 171-182. <https://journals.umcs.pl/g/article/view/16567>.
- Stefański Ryszard, „Komentarz do ustawy: Prawo lotnicze z dnia 07.04.2017 (Dz.U. 2017, Nr 95, poz. 95)”, [w:] *System Prawa Karnego*, t. II, *Szczególne dziedziny prawa karnego. Prawo karne wojskowe, skarbowe i pozakodeksowe*. Warszawa: C.H. Beck, 2017, Legalis.
- System Prawa Karnego Procesowego*, t. I, cz. I, *Zagadnienia ogólne*, red. Piotr Hofmański. 555-561. Warszawa: Lexis Nexis, 2013.
- Tkacz Mariusz, „Bezzałogowe statki powietrzne jako źródło zagrożeń dla ruchu lotniczego” *Przegląd Policyjny*, z. 2 (2019): 233-248.
- Wojciechowska Karolina, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck, 2022, Legalis.



