

Petycja o podjęcie działań naprawczych w celu przywrócenia praworządności w lotnictwie cywilnym

PETYCJA

na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach

Adresat:
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Wnoszący:

I. Cel petycji

Celem niniejszej petycji jest doprowadzenie działalności Urzędu Lotnictwa Cywilnego do stanu zgodnego z zasadą praworządności, hierarchią źródeł prawa oraz nadrzędnością prawa Unii Europejskiej, a także powstrzymanie dalszych strat finansowych, bezpieczeństwa i reputacyjnych, które już dziś mają charakter wymierny i publiczny.

Petycja ma charakter systemowy i nie dotyczy jednego incydentu ani jednego obszaru regulacyjnego.

II. Istota problemu – wspólny mechanizm

W ostatnich latach w działalności ULC utrwalił się powtarzalny mechanizm polegający na:

- traktowaniu prawa krajowego (rozporządzeń, interpretacji, wytycznych, procedur wewnętrznych) jako równorzędnego lub nadrzędnego wobec prawa UE,
- „uzupełnianiu” przepisów unijnych regulacjami krajowymi mimo braku delegacji,
- przerzucaniu skutków błędów interpretacyjnych i legislacyjnych państwa na obywateli, pilotów, producentów i organizacje szkoleniowe.

Rozporządzenia Unii Europejskiej obowiązują bezpośrednio i mają pierwszeństwo przed prawem krajowym (art. 288 TFUE, art. 91 ust. 3 Konstytucji RP). Organy krajowe, w tym Prezes ULC, są zobowiązane stosować prawo UE z urzędu, pomijając wszelkie sprzeczne normy krajowe. Utrzymywanie praktyk niezgodnych z rozporządzeniami UE stanowi nie tylko naruszenie prawa unijnego, ale także naruszenie Konstytucji RP.

Podobnie niedopuszczalne jest uzupełnianie rozporządzeń UE przepisami krajowymi w sposób zmieniający ich znaczenie, zakres lub skutki prawne. Organ administracji publicznej jest zobowiązany z urzędu stosować prawo unijne w jego autentycznym brzmieniu, pomijając wszelkie sprzeczne normy krajowe i nie wprowadzając dodatkowych ograniczeń ani interpretacji zmieniających istotę prawa UE.

Problemem nie jest brak przepisów, lecz brak prawidłowego ich stosowania.

III. Przykładowe obszary nieprawidłowości

(katalog otwarty)

NARUSZENIE #1

Systemowa pułapka opt-out 600/650 kg (art. 2 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139)

1. Cel regulacji

Opt-out miał umożliwić rozwój lotnictwa lekkiego poprzez uproszczenie regulacji i wyłączenie części statków powietrznych spod nadzoru EASA.

2. Błąd prawny

ULC zgłosił opt-out i rozpoczął masową rejestrację (około 200 urządzeń latających w ewidencji ULC, co oznacza setki milionów złotych wartości floty w stanie prawnej fikcji) statków powietrznych do 600/650 kg bez równoczesnej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, która pozostaje aktem nadrzędnym:

- art. 95 ust. 2 pkt 1 PrLot – świadectwa kwalifikacji pilota ograniczone do 495 kg,
- art. 96 ust. 2 pkt 7 PrLot – analogiczne ograniczenie dla personelu technicznego.

Rozporządzenia ministra nie mogą rozszerzać limitów ustawowych – mimo to Prezes ULC w praktyce uznaje, że rozporządzenie może poprawić lub nadpisać wymogi ustawowe, co stanowi jaskrawy dowód nieznajomości lub celowego ignorowania hierarchii źródeł prawa (art. 87 i 91 Konstytucji RP).

3. Skutek

- piloci wykonują loty bez wymaganych uprawnień ustawowych,
- poświadczenia obsługi technicznej są nieważne,
- powstaje ryzyko karne i ubezpieczeniowe po stronie obywateli,
- setki statków powietrznych istnieją legalnie w ewidencji, lecz nie mogą być legalnie eksploatowane.

4. Dowód systemowego błędu

Do chwili obecnej Prezes ULC nie wskazał mimo żądań żadnej obowiązującej podstawy

prawnej umożliwiającej legalną eksploatację statków o MTOM 600/650 kg na podstawie świadectw kwalifikacji ograniczonych ustawowo do 495 kg. Przyznanie luki prawnej oznaczałoby de facto przyznanie, że rozporządzenie zostało uznane za nadrzędne wobec ustawy – co jest konstytucyjnie niedopuszczalne. Dlatego organ kontynuuje dotychczasową praktykę w stanie niepewności prawnej, zamiast dokonać korekty stanu prawnego.

NARUSZENIE #2 Finansowanie „uprawnień widmo” – sprawa Diana-4E

1. Cel publiczny Projekt Diana-4E miał stanowić istotny element rozwoju i potencjału eksportowego polskiego przemysłu lotniczego – był polską nadzieją na powrót do grona czołowych producentów szybowców na świecie.
 2. Błąd prawny i finansowy ULC sfinansował ze środków publicznych szkolenia do uprawnienia TPR (pilot doświadczalny): • szkolenia realizowano i akceptowano w strukturach DTO, mimo że katalog kursów w DTO (DTO.GEN.110) jest zamknięty i enumeratywny – nie obejmuje lotów doświadczalnych ani uprawnień TPR, • Part-21 nie przewiduje krajowych uprawnień pilota próbnego dla statków certyfikowanych przez EASA – odpowiedzialność za kwalifikacje załogi spoczywa na producencie (DOA) i zatwierdzonych Flight Conditions, • Part-SFCL nie przewiduje i nie dopuszcza istnienia uprawnień pilota doświadczalnego dla statków powietrznych podlegających prawu EASA – kompetencje w tym zakresie należą wyłącznie do producenta (DOA) i zatwierdzonych Flight Conditions, • Prezes ULC notorycznie i systematycznie uznaje krajowe regulacje oraz wydane przez siebie uprawnienia za skuteczne w obszarach całkowicie objętych prawem Unii Europejskiej, co stanowi jaskrawy przykład lekceważenia zasady pierwszeństwa i bezpośredniego stosowania prawa UE (art. 91 ust. 3 Konstytucji RP oraz art. 288 TFUE).
 3. Skutek • dopuszczenie do lotów testowych osoby z kwalifikacjami bez skuteczności prawnej wobec konstrukcji EASA, • pilot (inspektor ULC) wykonywał oblot pod wpływem alkoholu (ponad 2 promile według ustaleń śledczych), co doprowadziło do uszkodzenia i utraty prototypu – na koszt podatnika.
 4. Dowód kompromitacji systemowej Państwo sfinansowało szkolenie i uprawnienia pilota doświadczalnego, które w praktyce nie zapewniły zgodności z wymogami prawa UE. Dodatkowo zdarzenie ujawniło poważny konflikt interesów: inspektor ULC (Departament Techniki), wyszkolony i opłacony z publicznych pieniędzy, wykonywał lot doświadczalny prywatnie dla podmiotu nadzorowanego przez ten sam Urząd, co podważa wiarygodność całego systemu nadzoru.
 5. Diana-4E miała być polskim powrotem do światowej czołówki producentów szybowców – zamiast tego stała się przykładem poważnych uchybień w systemie nadzoru i kwalifikacji personelu lotniczego.
 6. Tak tragicznie kończy się arbitralne mieszanie dwóch systemów prawnych pod własne potrzeby – i nie można tego dłużej zostawić bez refleksji oraz natychmiastowej naprawy.
-

NARUSZENIE #3: Nieskuteczne zakazy lotów nad miastami i pozaprawne dochodzenia

1. Cel regulacji UE Rozporządzenie SERA (UE 923/2012) ujednoliciło zasady wykonywania lotów (VFR) nad obszarami zabudowanymi w całej UE. Ma ono pierwszeństwo przed przepisami krajowymi, co wielokrotnie potwierdziły sądy powszechne, uniewinniając pilotów nękanych przez ULC.

2. Błąd prawny i ucieczka od drogi administracyjnej Prezes ULC uporczywie stosuje krajowe rozporządzenie z 2019 r., ignorując hierarchię źródeł prawa (Art. 91 ust. 3 Konstytucji RP). Zamiast działać jako organ administracji i wydawać decyzje (które można zaskarżyć do WSA), Urząd wybiera drogę policyjnego nękania:

- **Brak uprawnień do dochodzeń:** ULC nie posiada ustawowych uprawnień do prowadzenia czynności dochodzeniowo-śledczych. Mimo to, wzywa pilotów na „przesłuchania” pod pozorem „wyjaśnień”, stosując quasi-karny styl korespondencji bez żadnej podstawy prawnej.
- **Używanie Policji jako „straszaka”:** Urząd nasyła organy ścigania na pilotów (m.in. za loty wzdłuż Wisły w Warszawie na wysokościach zgodnych z SERA, np. 1900 ft), wiedząc, że nie ma odwagi wydać decyzji administracyjnej, która upadłaby natychmiast przed sądem administracyjnym.
- **Manipulacja informacją (AIP):** ULC sam sygnalizował EASA błędy w publikacji ograniczeń w AIP, a mimo to z premedytacją ściga pilotów za naruszanie tych wadliwych zapisów.

3. Skutek: Masowe nękanie i statystyka kompromitacji

- **Polowanie na pilotów:** Urząd skierował wnioski o ukaranie przeciwko ponad 20 pilotom, występując w roli oskarżyciela. Zdecydowana większość tych spraw zakończyła się uniewinnieniem, co nie powstrzymało ULC od kontynuowania dotychczasowej praktyki.
- **Ludzka krzywda:** Systemowe nękanie „dochodzeniami” i policyjnymi wezwaniami doprowadziło do traum i strat finansowych u pilotów. Jedynie nieliczni, dla „świętego spokoju” i pod presją psychiczną urzędu, poddali się karze dobrowolnie, co ULC wykorzystuje do legitymizacji dotychczasowej praktyki.
- **Fikcyjne wymogi:** Urząd bezprawnie wmawia pilotom obowiązek lądowania jako warunek legalności lotu nad miastem, co nie ma żadnego oparcia w przepisach.

4. Dowód uporczywego utrzymywania niezgodnych praktyk

Prezes ULC, mimo serii niekorzystnych orzeczeń sądowych oraz stanowisk Rzecznika Praw Obywatelskich, prawników i praktyków lotniczych, nadal nie uznaje pierwszeństwa przepisów rozporządzenia SERA. W praktyce organ świadomie wybiera drogę wygodniejszą dla siebie – pozaprawne „dochodzenia”, wzywanie na wyjaśnienia i wykorzystywanie organów ścigania jako narzędzia nacisku – zamiast podjąć działania niezbędne do dostosowania się do hierarchii źródeł prawa i pierwszeństwa rozporządzenia SERA.

NARUSZENIE #4: Systemowe utrudnianie efektów polskiego szkolnictwa i pozaprawne konwersje licencji ATPL(A)

1. Interes państwa Państwo polskie finansuje strategiczne szkolenie pilotów liniowych na 5 publicznych uczelniach wyższych (m.in. Politechnika Rzeszowska, Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie). Koszt wykształcenia jednego pilota to setki tysięcy złotych z budżetu państwa. ULC, zamiast chronić ten standard, stworzył mechanizm „dumpingu licencyjnego”.

2. Błąd prawny Prezes ULC dokonywał konwersji licencji z państw trzecich (Republika Serbii) z pominięciem bezwzględnych wymogów unijnego Rozporządzenia 1178/2011 (Part-FCL). Proceder oparto na tzw. *Working Arrangements* (WA), które – co potwierdziła EASA – nie są źródłem prawa i nie mogą znosić obowiązku egzaminów przed państwową komisją egzaminacyjną (KE).

3. Skutek: Nieuczciwa konkurencja i wprowadzanie w błąd KE

- **Wprowadzenie Komisji Europejskiej w błąd:** W toku postępowania CHAP/CPLT, ULC oficjalnie poinformował Komisję o likwidacji procederu i usunięciu naruszeń.
- **Licencje wydane z naruszeniem prawa nadal pozostają w obiegu:** Choć wstrzymano nowe konwersje, Urząd nie wycofał z obrotu licencji wydanych bezpodstawnie, twierdząc, że przywrócił stan zgodny z prawem. Piloci z licencjami wydanymi z naruszeniem prawa nadal wykonują przewozy pasażerskie w liniach lotniczych.
- **Destabilizacja rynku:** Takie działania uderzają bezpośrednio w absolwentów polskich uczelni państwowych, którzy musieli spełnić pełne wymogi prawa, konkurując o pracę z osobami, którym ULC „ułatwił” ścieżkę w sposób pozaprawny.

4. Dowód Oficjalne stanowisko EASA oraz Komisji Europejskiej, które zmusiły ULC do zaprzestania procedury. Dowodem kompromitacji jest brak decyzji o stwierdzeniu nieważności wydanych bezpodstawnie licencji do chwili obecnej , mimo świadomości ich wadliwości prawnej (Art. 156 KPA).

Taka postawa świadczy o tym, że ULC nie respektuje wiążących źródeł prawa Unii Europejskiej, traktując nieformalne uzgodnienia (*Working Arrangements*) jako źródło prawa, co jest niedopuszczalne w państwie prawa. Brak zdecydowanych działań naprawczych – w szczególności stwierdzenia nieważności wadliwie wydanych licencji i przywrócenia zgodności z Part-FCL – stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa i porządku prawnego w transporcie lotniczym.

Takich przykładów można mnożyć. Ich wspólnym mianownikiem jest uporczywe, wadliwe stosowanie prawa – krajowego ponad unijnym, wytycznych ponad ustawą, nieformalnych uzgodnień ponad wiążącymi rozporządzeniami UE. Ta praktyka nie tylko rodzi wymierne szkody, ale fundamentalnie podważa zasadność istnienia i finansowania publicznego organu nadzoru lotniczego.

IV. Skutki Działania i zaniechania ULC w konsekwencji złego stosowania przepisów prawa generują wymierne i narastające szkody:

- realne straty finansowe Skarbu Państwa (finansowanie fikcyjnych uprawnień i bezpodstawnych postępowań),
- utrata prototypów i potencjału eksportowego polskiego przemysłu lotniczego,
- bezpośrednie i potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotniczego i życia pasażerów oraz osób postronnych,
- narażenie setek obywateli na odpowiedzialność karną, cywilną i ubezpieczeniową za stosowanie się do błędnych interpretacji ULC,
- trwałe podważenie wiarygodności polskiego nadzoru lotniczego w oczach EASA i Komisji Europejskiej i światowej społeczności lotniczej,
- eskalację konfliktów na poziomie NIK, sądów powszechnych i instytucji unijnych, co generuje dodatkowe koszty i kompromitację państwa.

V. Postulaty

Wnoszę o pilne podjęcie następujących działań:

1. Niezwłoczne wszczęcie postępowania wyjaśniającego w ULC w sprawie opisanych w petycji bezprawnych praktyk oraz ustalenie ich podstawy prawnej (albo jej braku).
2. Ustalenie osób odpowiedzialnych (imiennie) za wprowadzenie i utrzymywanie tych praktyk, w tym za wydawanie/akceptowanie pozaprawnych „wytycznych”, formularzy i interpretacji.
3. Zastosowanie wobec osób winnych środków odpowiedzialności służbowej/dyscyplinarnej adekwatnych do wagi naruszeń oraz ryzyk.
4. Natychmiastowe wstrzymanie stosowania wszystkich wymogów i dokumentów, które nie wynikają wprost z ustawy lub prawa UE, oraz opublikowanie krótkiej informacji korygującej dla interesariuszy.
5. Przedstawienie w odpowiedzi na petycję: (a) wyniku postępowania wyjaśniającego, (b) działań naprawczych i terminów, (c) wskazania, czy i jakie zawiadomienia do organów nadzorczych/ścigania zostaną skierowane, jeśli ujawnione zostaną przesłanki.

VI. Konkluzja Petycja nie jest próbą polemiki, lecz pilnym apelem o zatrzymanie procesu, w którym Urząd Lotnictwa Cywilnego – poprzez uporczywe ignorowanie nadrzędności prawa UE i Konstytucji RP – generuje realne szkody majątkowe, bezpieczeństwa i reputacyjne, a następnie przerzuca ich konsekwencje na obywateli i przemysł lotniczy. Każdy kolejny miesiąc bezczynności pogłębia straty, podważa sens publicznego finansowania nadzoru lotniczego i naraża Polskę na sankcje unijne.

Z poważaniem

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-puap. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach oraz Ustawy o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnianie, powielanie i utrwalanie moich danych osobowych, w szczególności: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego oraz miejscowości sporządzenia.