

, dnia 1 maja 2025 r.
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Działając w trybie Ustawy o Petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870), przedkładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego.

PETYCJA

w sprawie wprowadzenia specjalnej ochrony karnej dla członków załóg statków powietrznych

Przedmiot petycji:

Wprowadzenie specjalnej ochrony karnej dla członków załóg statków powietrznych, obejmującej przepisy analogiczne do ochrony funkcjonariuszy publicznych, poprzez zmianę Kodeksu karnego oraz dostosowanie przepisów prawa lotniczego.

Treść petycji:

Wnoszę o pilne wprowadzenie rozwiązań prawnych wzmacniających ochronę członków załóg lotniczych oraz pasażerów poprzez:

1. **Wzmocnienie ochrony załogi statku powietrznego** na wzór rozwiązań niemieckich, francuskich, hiszpańskich i amerykańskich, gdzie kapitan oraz personel pokładowy korzystają z ochrony prawnej funkcjonariuszy publicznych lub podobnych statusów, a naruszenia wobec nich podlegają surowym sankcjom karnym.
2. **Wdrożenie Protokołu Montrealskiego 2014 (MP14)** w celu umożliwienia skutecznego ścigania przestępstw na pokładzie statków powietrznych niezależnie od państwa rejestracji.
3. **Penalizację uszkodzania urządzeń pokładowych i elementów bezpieczeństwa**, takich jak:
 - o nielegalne otwieranie lub uszkodzanie drzwi awaryjnych;
 - o manipulowanie maskami tlenowymi;
 - o niszczenie lub zakłócanie działania systemów alarmowych.

Aktualne przepisy karne Prawa lotniczego (art. 212) dotyczą uszkodzenia całych lotnisk lub statków powietrznych na ziemi, ale **nie obejmują wyraźnie incydentów naruszających urządzenia bezpieczeństwa w locie**, które mogą bezpośrednio zagrażać życiu i zdrowiu pasażerów oraz załogi.

4. **Zwiększenie sankcji** za niestosowanie się do poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem, które obecnie zagrożone jest jedynie karą grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku (art. 211 pkt 7 Prawa lotniczego) i nie odpowiada realnej powadze sytuacji.
5. **Zapewnienie skutecznego zgłaszania, ścigania i rekompensowania incydentów:**
 - o wprowadzenie obowiązku zgłaszania wszystkich poważnych incydentów przez przewoźników lotniczych,
 - o ustalenie minimalnych sankcji za poważne naruszenia bezpieczeństwa na pokładzie,
 - o zapewnienie możliwości dochodzenia odszkodowania od sprawców za poniesione koszty,
 - o obowiązek zapewnienia wsparcia psychologicznego dla załóg po incydentach.

(Wnioski w tym punkcie oparte są na rekomendacjach IFALPA – dokument: "IFALPA Position Paper: Unruly Passengers", 2023, [link](#)).

Uzasadnienie:

1. Bezpieczeństwo lotów:

**Według IATA (grudzień 2024), w 2023 roku odnotowano 1 incydent niesfornego pasażera na każde 480 lotów, w porównaniu do 1 na 568 lotów w 2022 roku. Wzrosła liczba przypadków nieprzestrzegania poleceń załogi oraz werbalnych i fizycznych ataków. IATA i agencje lotnicze (FAA, EASA, CAA) wskazują na pilną potrzebę wzmocnienia środków prawnych i prewencji."*

Źródło: [IATA Fact Sheet – Unruly Passengers, grudzień 2024](#)

2. Luka prawna:

Obecnie w Polsce przemoc i groźby wobec członków załóg ścigane są na zasadach ogólnych przepisów o naruszeniu nietykalności lub zniewadze. Członkowie załóg nie mają ochrony analogicznej do funkcjonariuszy publicznych, a procedura ścigania np. zniewagi jest prywatnoskargowa, co praktycznie uniemożliwia skuteczne dochodzenie sprawiedliwości.

Tymczasem obecne prawo jest całkowicie powalone i odwrócone:

- za drobną pomyłkę w pilotażu (np. naruszenie przepisów ruchu lotniczego) pilotowi grozi **nawet do 5 lat więzienia** (art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo lotnicze),
- natomiast za realne akty przemocy wobec członków załogi nie przewidziano żadnej specjalnej ochrony, ani poważnych sankcji karnych.

Taki stan rzeczy jest nieakceptowalny w systemie, który powinien chronić osoby odpowiadające za bezpieczeństwo lotu, a nie karać ich za błędy przewinienia bardziej surowo niż agresywnych pasażerów.

Dlaczego Polska powinna wdrożyć Protokół montrealski z 2014 r.:

Protokół montrealski 2014 przyznaje jurysdykcję nie tylko państwu rejestracji, ale także państwu operatora i państwu lądowania. Bez jego ratyfikacji Polska nie może skutecznie ścigać sprawców agresji na pokładach obcych samolotów lądujących w Polsce, co prowadzi do luk prawnych i bezkarności.

Wdrożenie Protokołu umożliwiłoby natychmiastowe działania wobec agresywnych pasażerów, zwiększyło bezpieczeństwo lotów oraz dostosowało polski system prawny do międzynarodowych standardów.

3. Standardy międzynarodowe:

Wzorem innych państw, takich jak Niemcy, Francja, USA czy Hiszpania, Polska powinna pilnie wprowadzić rozwiązania prawne wzmacniające ochronę członków załóg:

Tabela - Ochrona prawna członków załóg w wybranych krajach

Kraj	Podstawa prawna	Zakres ochrony	Kary
Niemcy	§125a LuftSiG	Ochrona przed przemocą i groźbami wobec załogi	Do 5 lat więzienia
Francja	Code des transports i Code pénal	Kapitan chroniony jak funkcjonariusz, personel jako pomocnicy	Do 5 lat więzienia i 75 000 € grzywny
Hiszpania	Ley de Seguridad Aérea i Código Penal	Kapitan traktowany jako "autoridad pública", personel częściowo	Do 4 lat więzienia + wysokie grzywny administracyjne
USA	49 U.S.C. §46504	Specjalne przestępstwo "interference with flight crew"	Do 20 lat więzienia (a przy użyciu broni – dożywocie)

Sytuacja w Polsce:

Aktualne możliwości prawne w Polsce wobec agresywnych pasażerów:

Zachowanie	Podstawa prawna	Sankcja
Niepodporządkowanie się poleceniom dowódcy statku powietrznego (np. odmowa uspokojenia się, zmiany miejsca)	art. 211 ust. 1 pkt 7 Prawa Lotniczego	Grzywna, ograniczenie wolności albo

Zachowanie	Podstawa prawna	Sankcja
		pozbawienie wolności do roku
Naruszenie nietykalności cielesnej członka załogi (np. szarpnięcie stewarda)	art. 217a Kodeksu karnego	Grzywna, ograniczenie wolności albo pozbawienie wolności do 2 lat
Naruszenie nietykalności cielesnej innego pasażera	art. 217 § 1 Kodeksu karnego	Grzywna, ograniczenie wolności albo pozbawienie wolności do roku
Zakłócenie porządku na pokładzie bez wykonania poleceń dowódcy (np. awantura, alkohol)	art. 210 ust. 1 pkt 9 Prawa Lotniczego	Mandat karny, np. 500 zł

Podniesienie maksymalnych mandatów za niewłaściwe zachowanie w samolotach z 500 zł do 5 000 zł nie rozwiązuje problemu.

W krajach takich jak USA czy Hiszpania za agresję na pokładzie grożą poważne wyroki więzienia i setki tysięcy złotych kar. Skuteczna ochrona musi obejmować **odpowiedzialność karną za atak na personel**, a nie tylko karę administracyjną.

W Polsce jest sytuacja odwrotna: za drobne błędy pilotów grozi kara do 5 lat więzienia (art. 212 Prawa lotniczego), natomiast za brutalne ataki słowne czy fizyczne na personel pokładowy przewidziano tylko niskie grzywny lub łagodne kary.

Dlatego niezbędne jest pilne dostosowanie prawa do realnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa.

Propozycje konkretnych zmian legislacyjnych:

1. Nowy art. 222a KK

(Przemoc wobec załogi statku powietrznego)

"§1. Kto stosuje przemoc wobec członka załogi statku powietrznego podczas wykonywania przez niego obowiązków związanych z bezpieczeństwem lotu, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 8.

§2. W przypadku gdy czyn:

1. połączony jest z użyciem niebezpiecznego narzędzia,
2. powoduje naruszenie czynności narządu ciała,

3. następuje w stanie nietrzeźwości,
sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§3. Jeżeli czyn spowodował bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa lotu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 3 do 15."

2. Nowy art. 226a KK

(Znieważenie i groźby wobec załogi)

"§1. Kto publicznie znieważa członka załogi statku powietrznego w związku z wykonywaniem obowiązków, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§2. Kto grozi członkowi załogi przestępstwem, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2.

§3. Jeżeli czyn spowodował przerwanie lub istotne opóźnienie lotu, sprawca podlega karze od 6 miesięcy do lat 5."

3. Nowy art. 174a KK

(Uszkodzenie wyposażenia statku powietrznego)

"§1. Kto umyślnie uszkadza urządzenia statku powietrznego niezbędne do bezpieczeństwa lotu, podlega karze od lat 2 do 8.

§2. Gdy czyn dotyczy systemów tlenowych, drzwi awaryjnych lub przyrządów nawigacyjnych, sprawca podlega karze od lat 3 do 10.

Wnioski:

Wprowadzenie proponowanych zmian:

- dostosuje polskie przepisy do międzynarodowych standardów bezpieczeństwa lotnictwa,
- zapewni skuteczniejszą ochronę członkom załóg,
- zwiększy bezpieczeństwo wszystkich pasażerów i lotów odbywających się w polskiej przestrzeni powietrznej,
- zlikwiduje absurdalne odwrócenie systemu odpowiedzialności — gdzie załoga odpowiada surowiej za drobną pomyłkę niż pasażer za agresję.

Polska, jako państwo członkowskie ICAO oraz Unii Europejskiej, ma międzynarodowy obowiązek podejmowania działań wzmacniających bezpieczeństwo lotnictwa i zapewniających skuteczną ochronę załóg oraz pasażerów.

Wnoszę o pilne skierowanie projektu do prac legislacyjnych oraz przeprowadzenie konsultacji z organizacjami lotniczymi i związkami zawodowymi.

Z poważaniem,

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-puap. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia