

**dr Dorota Czermińska**

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

## **DOSTOSOWANIE POLSKIEGO PRAWA LOTNICZEGO DO STANDARDÓW EUROPEJSKICH W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**

### **ADAPTING POLISH AVIATION LAW TO EUROPEAN STANDARDS, FOCUSING ON ASPECTS OF SAFETY**

Fragment rozprawy doktorskiej p.t. „Problematyka prawna i kryminalistyczna zdarzeń lotniczych”, obroniona na Uczelni Łazarskiego w dn. 17.01.2024.

Promotor prof. zw. dr hab. dr h.c. mult. Brunon Hołyst

#### **Streszczenie**

Artykuł omawia proces adaptacji polskiego prawa lotniczego do europejskich standardów, skoncentrowany na aspektach bezpieczeństwa i procedurach karnych. Analizuje wymogi dyrektywy UE nr 99/2010, która skupia się na poprawie bezpieczeństwa lotniczego poprzez prewencję, a nie ustalanie winy. Podkreśla rolę niezależnych organów badawczych w zapewnieniu obiektywności dochodzeń i publikacji wyników, co przyczynia się do przejrzystości, edukacji publicznej oraz doskonalenia praktyk bezpieczeństwa. Artykuł zwraca także uwagę na korzyści płynące z publikacji raportów, takich jak: edukacja społeczeństwa, ulepszenie procedur lotniczych oraz wsparcie dla rodzin ofiar. Podkreślono znaczenie ciągłego udoskonalenia praktyk lotniczych w kontekście międzynarodowych standardów bezpieczeństwa.

**Słowa kluczowe:** lotnictwo, bezpieczeństwo, prawo międzynarodowe,

#### **Summary**

The article examines the process of adapting Polish aviation law to European standards, focusing on aspects of safety and criminal procedures. It analyzes the requirements of EU Directive 99/2010, which focuses on improving aviation safety through prevention rather than establishing blame. The role of independent investigative bodies is highlighted maintaining the objectivity of investigations and publishing results, contributing to transparency, public education, and the improvement of safety practices. The article also discusses the

benefits of publishing reports, such as education the public, enhancing aviation procedures, and supporting the families of victims. The importance of continuously improving aviation practices in the context of international safety standards is emphasized.

**Keywords:** aviation, safety, international law

## **Wstęp**

Współczesny świat prawa stawia przed prawnikami i ustawodawcami coraz większe wyzwania, związane ze spójnością regulacji w różnych dziedzinach. W Polsce, jak w wielu innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, niezwykle istotna staje się kwestia harmonizacji prawa krajowego z dyrektywami europejskimi. Dotyczy to również tak specyficznej branży, jaką jest lotnictwo, które z natury swojej działalności wymaga nie tylko szczegółowych regulacji, ale również międzynarodowej współpracy i jednolitych standardów.

Zagadnienia związane ze spójnością polskiego prawa lotniczego z europejskimi dyrektywami, dotyczącymi badania zdarzeń lotniczych oraz z przepisami procedury karnej, staje się przedmiotem zainteresowania nie tylko ekspertów w dziedzinie prawa, ale także wszystkich osób, które na co dzień związane są z sektorem lotniczym. W niniejszym artykule podjęto próbę oceny, jak obecnie kształtuje się polska regulacja w tym kontekście i czy rzeczywiście można mówić o pełnej harmonizacji z wymogami Unii Europejskiej oraz czy polski system prawny efektywnie wspiera aspekty, związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotniczego i kodeksowego, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.

## **Analiza dowodów w celu ustalenia okoliczności zdarzenia i poprawy bezpieczeństwa**

Po zaistnieniu wypadku lub incydencie samolotu z udziałem cywilnego statku powietrznego, właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych zobligowany jest, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, do rozpoczęcia dochodzenia mającego ustalić przyczynę zaistnienia zdarzenia lotniczego. Badanie to różni się od innych tym, że jego celem jest wyłącznie poprawa bezpieczeństwa lotniczego, poprzez zapobieżenie wystąpieniu podobnego zdarzenia w przyszłości, w efekcie wyeliminowania przyczyn tegoż wypadku lotniczego. Rezultat taki uzyskuje się poprzez zbieranie oraz analizowanie dowodów w celu ustalenia okoliczności zdarzenia, oraz ustalenia prawdopodobnych przyczyn wypadku lub incydentu jak również,

w stosownych przypadkach, określenie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego. Dochodzenie prowadzone w sprawie bezpieczeństwa nie jest ukierunkowane na ustalenie winy lub odpowiedzialności sprawcy. Każde państwo członkowskie ma obowiązek ustanowienia własnego niezależnego organu ds. badania zdarzeń lotniczych, który działa w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Głównym zadaniem takiego zespołu jest prowadzenie dochodzenia w sposób niezależny i obiektywny, przy czym priorytetem jest poprawa bezpieczeństwa lotów oraz identyfikacja wszelkich czynników, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku lub incydentu.

Kluczowym celem takiego niezależnego organu jest zapobieżenie konfliktom interesów oraz minimalizowanie wpływu zewnętrznych nacisków czy interwencji na proces ustalania przyczyn wypadku lub incydentu, którego dotyczy dochodzenie. Niezależność organu badawczego jest kluczowa dla zachowania wiarygodności i obiektywności dochodzenia oraz dla zapewnienia, że wyniki dochodzenia będą oparte wyłącznie na faktach i dowodach.

Poprzez utrzymanie niezależności, organ ds. badania zdarzeń lotniczych może swobodnie analizować wszystkie aspekty zdarzenia, w tym potencjalne błędy ludzkie, awarie sprzętu, czynniki środowiskowe czy też błędy w procedurach operacyjnych. Jest to kluczowy element procesu poprawy bezpieczeństwa lotów, ponieważ pozwala na identyfikację słabych punktów w systemie lotniczym i wprowadzenie odpowiednich środków zaradczych, w celu ich usunięcia lub zminimalizowania ryzyka ich powtórzenia.

Wspomniany organ dochodzeniowy, badający zdarzenie lotnicze, nie zwraca się o instrukcje do nikogo, ani nie przyjmuje od nikogo instrukcji działania. Ma on również nieograniczone uprawnienia w zakresie prowadzenia dochodzeń, w sprawie bezpieczeństwa.

Obowiązek organu ds. badania zdarzeń lotniczych, dotyczący przedstawienia raportu końcowego, jest kluczowym elementem procesu dochodzeniowego po każdym zdarzeniu lotniczym. Raport ten jest wynikiem dogłębnej analizy okoliczności oraz przyczyn wypadku lub incydentu lotniczego i zawiera zalecenia, mające na celu zapobieganie przyszłym zdarzeniom tego typu. Po zakończeniu dochodzenia, raport jest przygotowywany do publikacji, co jest zgodne z międzynarodowymi standardami transparentności oraz z zasadami przekazywania istotnych informacji społeczeństwu i branży lotniczej.

Publikacja raportu końcowego po dochodzeniu zdarzeń lotniczych odgrywa wieloraką rolę, której znaczenie wykracza poza samą dokumentację zdarzenia. Przede wszystkim, raport ma za zadanie poinformowanie opinii publicznej o faktach i okolicznościach, które doprowadziły do wypadku lub incydentu. Takie transparentne podejście sprzyja budowaniu zaufania społecznego do

sektora lotniczego, pokazując, że każde zdarzenie jest starannie analizowane i że z odpowiedzialnością podchodzi się do kwestii bezpieczeństwa.

Dodatkowo, publikacja raportu pełni funkcję edukacyjną, zwiększając świadomość publiczną na temat mechanizmów zapewniania bezpieczeństwa lotów oraz na temat skomplikowanych procesów, które towarzyszą zarządzaniu ruchem lotniczym i jego nadzorze. Dzięki temu pasażerowie i społeczeństwo mogą lepiej zrozumieć, jakie działania są podejmowane, aby ich podróże były jak najbezpieczniejsze.

Publikacja raportów daje również innym podmiotom w branży lotniczej możliwość nauki na błędach popełnionych w przeszłości. Linie lotnicze, zarządcy lotnisk, producenci sprzętu lotniczego oraz instytucje szkoleniowe mogą analizować te przypadki, aby dostosować swoje procedury, technologie i metody szkoleniowe w taki sposób, aby unikać podobnych błędów w przyszłości. To systematyczne dążenie do doskonalenia operacji i procedur bezpieczeństwa przekłada się bezpośrednio na zwiększenie ogólnego bezpieczeństwa w lotnictwie.

Nie mniej ważne jest, że raporty te są istotnym źródłem informacji dla rodzin ofiar i osób poszkodowanych w wyniku zdarzeń lotniczych. Dostarczają one odpowiedzi na pytania dotyczące przyczyn wypadku, co jest częścią procesu radzenia sobie z traumą i procesem żałoby. Dla wielu osób takie informacje są niezbędne do osiągnięcia zamknięcia emocjonalnego i mogą pomóc w procesie dochodzenia do praw, np. w zakresie odszkodowań.

W ten sposób publikacja raportu końcowego po dochodzeniu zdarzeń lotniczych staje się nie tylko narzędziem odpowiedzialności i transparentności, ale również ważnym elementem systemu poprawy bezpieczeństwa, edukacji i wsparcia społecznego.

Raport jest zwykle opublikowany na stronie internetowej danego organu, badającego zdarzenia lotnicze oraz jest dostępny bezpośrednio dla mediów i innych zainteresowanych stron. Przejrzystość tego procesu jest fundamentalna, by utrzymać zaufanie publiczne do działalności organów nadzorujących bezpieczeństwo lotnicze i by podkreślić znaczenie nieustannego doskonalenia w dziedzinie lotnictwa.

## **Polskie organy ds. badania zdarzeń lotniczych**

Niektóre organy państw członkowskich ds. badania zdarzeń lotniczych mają charakter multimodalny, co znacznie rozszerza zakres ich działania. Taka multimodalność oznacza, że ich kompetencje nie ograniczają się wyłącznie do zdarzeń związanych z lotnictwem cywilnym, lecz obejmują również inne formy transportu, takie jak kolejowy czy morski. Taka wszechstronność jest szczególnie ważna w kontekście zdarzeń, które mogą obejmować różne typy

transportu, na przykład katastrofy transportowe, w których uczestniczą różne środki transportu.

Państwa członkowskie, na których terytorium dochodzi do zdarzeń, mają obowiązek przeprowadzenia dochodzenia, niezależnie od tego, czy zdarzenie dotyczy transportu lotniczego, morskiego, czy kolejowego. Dzięki temu możliwe jest uzyskanie pełnego obrazu przyczyn i okoliczności zdarzeń, co jest kluczowe dla wdrażania odpowiednich środków zapobiegawczych i podnoszenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa.

Dodatkowo, organy te mają możliwość prowadzenia dochodzeń poza granicami swojego kraju, zwłaszcza w krajach zamorskich, które są częścią szerszych terytoriów lub ich zależności. Taka możliwość jest szczególnie istotna w przypadku państw, które posiadają zamorskie terytoria lub są odpowiedzialne za bezpieczeństwo w koloniach czy zależnych terytoriach. W praktyce umożliwia to efektywne reagowanie na zdarzenia w miejscach, które choć geograficznie oddalone, wciąż podlegają jurysdykcji danego państwa.

Zdolność do prowadzenia dochodzeń zarówno w zakresie różnych form transportu, jak i poza granicami krajowymi, znacząco zwiększa skuteczność i efektywność organów ds. badania zdarzeń lotniczych w roli instytucji, dbających o bezpieczeństwo transportu. Multimodalność tych organów pozwala na holistyczne podejście do problemów bezpieczeństwa, co przekłada się na lepsze zrozumienie przyczyn wypadków i incydentów oraz skuteczniejsze projektowanie i wdrażanie odpowiednich środków prewencyjnych.

W Polsce badania zdarzeń lotniczych mogą być prowadzone przez dwie odrębne komisje. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) prowadzi badania zdarzeń i incydentów z udziałem cywilnych statków powietrznych, oraz Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP) zajmuje się badaniem zdarzeń i incydentów z udziałem państwowych statków powietrznych. Badania prowadzone przez obie te komisje są postępowaniami specjalnymi, regulowanymi wyłącznie w oparciu o przepisy Prawa lotniczego. Wspomniane badania prowadzone są głównie w celu poprawy bezpieczeństwa, szeroko pojętej żeglugi powietrznej. Odnosne badania mogą być przydatne w postępowaniu prowadzonym zarówno przez organy ścigania jak i postępowaniu sądowym. Ustalenia te w dalszej perspektywie mogą znaleźć zastosowanie na użytek procedur postępowania karnego, cywilnego lub administracyjnego.

W kontekście działania organów badania zdarzeń lotniczych oraz wymiaru sprawiedliwości często pojawiają się kontrowersje, wynikające z różnicy celów, jakie sobie stawiają te instytucje. Z jednej strony mamy komisje badające zdarzenia lotnicze, których głównym celem jest zidentyfikowanie przyczyn

technicznych, operacyjnych lub ludzkich, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu. Celem takiego dochodzenia jest przede wszystkim wypracowanie zaleceń, mających na celu zapobieganie przyszłym zdarzeniom, a nie przypisywanie winy.

Z drugiej strony, wymiar sprawiedliwości koncentruje się na aspektach prawnych tychże zdarzeń, dążąc do ustalenia, czy doszło do naruszenia prawa, i w odpowiedzi na to wskazując oraz osądzając winnych. Prokuratura i sądy starają się ustalić, czy konkretne osoby lub organizacje ponoszą odpowiedzialność karną czy cywilną za zaistniałe zdarzenie.

Ten dychotomiczny podział celów może prowadzić do konfliktu interesów. W sytuacji, gdy organy badające zdarzenia lotnicze zidentyfikują pewne nieprawidłowości lub błędy, informacje te mogą być wykorzystane przez wymiar sprawiedliwości do dochodzeń w celu ustalenia winy. Jednakże, taka sytuacja może stwarzać napięcie, gdyż osoby uczestniczące w zdarzeniu mogą być niechętne do dzielenia się pełną wiedzą lub szczegółami, obawiając się konsekwencji prawnych.

Ponadto, istnieje ryzyko, że skupienie się na aspekcie karnym wypadków lotniczych może odciągać uwagę od głównego celu dochodzeń bezpieczeństwa, którym jest poprawa przyszłych praktyk i zwiększenie bezpieczeństwa. Właśnie dlatego w wielu krajach funkcjonuje zasada ochrony informacji, uzyskanych podczas dochodzeń lotniczych przed wykorzystaniem ich w procesach sądowych, co ma na celu zachęcenie świadków do pełnej i otwartej współpracy z komisją badającą zdarzenie.

Rozdzielenie tych dwóch obszarów działania – ustalania przyczyn zdarzeń dla poprawy bezpieczeństwa oraz dochodzenia prawno-karnego – jest kluczowe dla efektywności obu systemów, ale zarazem stanowi wyzwanie w prawidłowym zarządzaniu informacją i koordynacji działań pomiędzy różnymi instytucjami.

Śledztwo prokuratorskie i badanie zdarzenia lotniczego przez członków komisji to dwa procesy, które choć wydają się podobne, ponieważ oba dążą do zgromadzenia jak największej ilości informacji o zdarzeniu, to jednak różnią się znacząco pod względem celów i metod.

### **Komisja ds. zdarzeń lotniczych a śledztwo**

Proces prowadzony przez prokuraturę ma na celu ustalenie, czy w wyniku zdarzenia lotniczego doszło do naruszenia prawa, co mogłoby wskazywać na popełnienie czynu zabronionego. Śledztwo prokuratorskie skupia się na analizie, czy doszło do przestępstwa, a jeśli tak, to na identyfikacji i ujęciu sprawcy lub sprawców. Oznacza to, że działania prokuratora są zorientowane na wymiar sprawiedliwości, a zebrane dowody mogą prowadzić do oskarżeń i pociągnięcia do odpowiedzialności karnej odpowiednich osób lub instytucji.

Z kolei praca komisji badającej zdarzenia lotnicze ma charakter czysto prewencyjny i nie zajmuje się ustalaniem winy. Głównym celem jest zrozumienie przyczyn i okoliczności, które doprowadziły do incydentu czy katastrofy. Przez dokładne analizowanie przebiegu zdarzeń, komisja dąży do wypracowania zaleceń, mających na celu uniknięcie podobnych wypadków w przyszłości. Członkowie komisji skupiają się na aspektach technicznych, proceduralnych i ludzkich, które mogły przyczynić się do zaistniałego zdarzenia, a ich ostatecznym produktem są raporty zawierające wnioski i rekomendacje dla przemysłu lotniczego.

Ta fundamentalna różnica w podejściu między dwoma typami dochodzeń może prowadzić do trudności w kooperacji oraz wymianie informacji, gdyż dane zebrane przez komisję badawczą mogą być traktowane jako materiał dowodowy w procesach karnych, co może wpłynąć na otwartość świadków i uczestników zdarzenia. Dlatego kluczowe jest zachowanie odpowiednich środków ostrożności oraz jasne rozgraniczenie kompetencji i celów obu instytucji, aby zapewnić efektywność ich pracy oraz ochronę praw uczestników zdarzeń.

W tym miejscu pojawia się pytanie: czy oba zespoły powinny działać jednocześnie? Zgodnie z aktualnie obowiązującym porządkiem prawnym zawartym w Załączniku 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz Rozporządzeniu 996/2010 jak też w świetle Porozumienia z dnia 18 grudnia 2013 roku zawartego pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym, zgodnie z Paragrafem 3 odnośnego Porozumienia „Organ prowadzący postępowanie karne i Komisja mają natychmiastowy i równoprawny dostęp do miejsca zdarzenia lotniczego”.

Uprawnienie do natychmiastowego dostępu Organu prowadzącego do miejsca zdarzenia lotniczego wypływa bezpośrednio z zasady oficjalności, czyli prerogatywy ścigania z urzędu, w sytuacji gdy uprawniony organ, zgodnie z art. 10 k.p.k., uzna fakt zaistnienia dużego prawdopodobieństwa popełnienia określonego przestępstwa ściganego w trybie publicznoskargowym. W efekcie powyższego, zarówno organ wymiaru sprawiedliwości jak i Komisja, co podniesiono wcześniej, mają równoczesny i bezwarunkowy dostęp do badanego miejsca.

Jednym z istotnych problemów w prawie lotniczym jest obecność zasadniczych ograniczeń, dotyczących procesowego wykorzystywania materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego. Te ograniczenia są wprowadzone w celu zachowania pełnej obiektywności i niezależności procesu dochodzeniowego, prowadzonego przez komisje badające zdarzenia lotnicze.

W wielu jurysdykcjach prawo lotnicze zabezpiecza informacje zebrane podczas dochodzenia, takie jak zeznania świadków, zapisy rozmów z kokpitu (CVR), dane z rejestratorów danych lotu (FDR) oraz inne dane operacyjne,

aby nie były one bezpośrednio używane jako dowody w procesach sądowych, mających na celu ustalenie odpowiedzialności cywilnej czy karnej. Głównym celem tej zasady jest zachęcenie uczestników oraz świadków do otwartości i szczerości podczas udzielania informacji, co ma kluczowe znaczenie dla dokładnego zrozumienia przyczyn zdarzenia.

Ograniczenia te mają na celu zapewnienie, że proces badania wypadku koncentruje się wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa lotniczego, a nie na poszukiwaniu winnych. To podejście pozwala na uzyskanie pełniejszego obrazu przyczyn zdarzeń, co jest kluczowe dla opracowania skutecznych środków zapobiegawczych, mających na celu uniknięcie przyszłych wypadków i incydentów. Jednakże, ta ochrona informacji może również powodować trudności w procesach prawnych, gdzie dostęp do pełnych i dokładnych danych mógłby przyczynić się do sprawiedliwego rozstrzygnięcia sprawy.

Z tego powodu, w przypadku postępowań sądowych, mogą być wymagane dodatkowe dochodzenia lub gromadzenie dowodów, które nie są objęte ochroną przewidzianą dla materiałów z dochodzeń lotniczych. To oznacza, że sądy muszą polegać na innych źródłach dowodowych, co może komplikować procesy sądowe i przedłużać czas ich trwania. W efekcie, choć zasady te są kluczowe dla ochrony celów bezpieczeństwa lotniczego, mogą także stanowić wyzwanie dla wymiaru sprawiedliwości, stawiając przed nim zadanie zrównoważenia potrzeb bezpieczeństwa i wymogów prawnych.

Rozwiązanie takie nie zdaje się znajdować jednak logicznego i praktycznego uzasadnienia, ponieważ zgodnie z pkt. 1 Paragrafu 4 przytoczonego wcześniej Porozumienia z dnia 18 grudnia 2013 roku, zawartego pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym „Organ prowadzący postępowanie karne zabezpiecza wszelkie dowody mogące mieć znaczenie w tym postępowaniu”. Taka sytuacja w istotnym stopniu może wpłynąć na utrudnienie prac Komisji. Kluczową rolę w każdym postępowaniu karnym, jak wiadomo, odgrywa zgromadzony materiał dowodowy. Zabezpieczenie materiału dowodowego przez organ prowadzący postępowanie, może w istotnym stopniu wpłynąć na przebieg prac Komisji, w skrajnych przypadkach powodując uniemożliwienie jej działania.

Jednym z istotnych problemów, z jakimi mierzy się prawo lotnicze, są ograniczenia dotyczące procesowego wykorzystania materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego. Te ograniczenia wynikają z konieczności ochrony niezależności i obiektywności dochodzeń prowadzonych przez specjalistyczne organy badawcze, które mają na celu identyfikację przyczyn zdarzeń, a nie ustalanie winy czy odpowiedzialności prawnej.

Wiele systemów prawnych na całym świecie ustanawia jasne bariery, które uniemożliwiają bezpośrednio używanie zeznań, danych z rejestratorów



pokładowych (takich jak czarne skrzynki) oraz innych informacji zebranych przez organy śledcze jako dowodów w sądowych postępowaniach cywilnych czy karnych. Przepisy te mają za zadanie zapewnić, że świadkowie oraz osoby bezpośrednio związane z operacjami lotniczymi będą mogli mówić otwarcie i szczegółowo o okolicznościach zdarzeń, nie obawiając się potencjalnych konsekwencji prawnych.

Taka ochrona jest niezbędna do efektywnego i skutecznego prowadzenia dochodzeń lotniczych, które mają kluczowe znaczenie dla przyszłego rozwoju i poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie. Dzięki temu organy badawcze mogą skoncentrować się na analizie technicznych, proceduralnych i ludzkich czynników, które mogły przyczynić się do wystąpienia zdarzenia, i opracowywać zalecenia mające na celu zapobieganie podobnym problemom w przyszłości.

Jednakże ta separacja pomiędzy badaniem bezpieczeństwa a procesem sądowym może prowadzić do konfliktów i komplikacji. Na przykład, rodziny ofiar wypadków lotniczych oraz inne zainteresowane strony mogą mieć trudności z uzyskaniem pełnego dostępu do informacji, które mogłyby być wykorzystane do dochodzenia roszczeń prawnych czy odszkodowań. W konsekwencji, w sytuacjach, gdy dochodzi do zderzenia interesów publicznych z prywatnymi, konieczne jest znalezienie równowagi, która pozwoli jednocześnie chronić cele dochodzenia bezpieczeństwa lotniczego oraz zapewnić sprawiedliwość dla poszkodowanych.

To właśnie te ograniczenia stanowią jedno z najbardziej dyskusyjnych zagadnień w prawie lotniczym, wymagając od prawodawców, sądów i organów regulacyjnych ciągłej oceny i dostosowywania przepisów, aby sprostać zarówno potrzebom bezpieczeństwa lotniczego, jak i wymogom sprawiedliwości.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na priorytet badań komisyjnych znajdujący swe odzwierciedlenie w lotniczym porządku prawnym, należałoby przyjąć tezę, iż prokuratura powinna wkraczać tylko we wskazanych przypadkach, dopiero po zakończeniu prac Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych czy Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Rozwiązanie takie zdaje się być uzasadnione, ponieważ aby rozstrzygnąć o zaistnieniu czynu zabronionego, o winie lub jej braku, należy poznać szczegółową sekwencję zdarzeń, ciąg przyczynowo – skutkowy, który doprowadził do zaistnienia tragedii. W przypadku zdarzenia lotniczego takie specjalistyczne ustalenia poczynić mogą tylko specjaliści w dziedzinie awiacji. Wdrażanie na tym etapie postępowania prokuratorskiego wydaje się być przedwczesne i bezcelowe.

Pierwszą kwestią, którą należy przeanalizować, to funkcjonalna niezależność Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Obecnie, Komisja usytuowana jest przy ministrze właściwym ds. transportu. Zgodnie z obowiąz-

zującymi przepisami, Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu odnośnego ministra. Należałoby rozważyć kwestię wydzielenia Komisji poza strukturę ministerstwa i przyznania jej gwarancji całkowitej niezależności od władzy lotniczej każdego szczebla. Należy zwrócić uwagę, na uzasadnienie idei powołania takiej niezależnej instytucji. Należy przypomnieć, iż Rozporządzenie 996/2010 wyraźnie wskazuje, że Komisji należy zapewnić pełną niezależność od jakiegokolwiek podmiotu mającego wpływ na politykę transportową. Jest to jednak bardzo ogólne stwierdzenie.

Należałoby rozważyć kwestię, umiejscowienia Komisji w strukturze państwowej, oraz wskazać, do jakiego organu miałaby ona zostać przypisana. Po przeanalizowaniu różnych możliwości, należy stwierdzić, że Komisja mogłaby być usytuowana przy prezesie Rady Ministrów lub Prezydencie RP.

### **Finansowanie badań komisji**

Kolejne zagadnienie które wymaga doprecyzowania, to uregulowanie zasad organizacji Komisji. Należy zauważyć, że osoby prowadzące badania zdarzeń lotniczych, będąc tylko członkami komisji, nie mają zapewnionej żadnej ścieżki awansu w swoim miejscu pracy. Zawodowo nie mają szans na rozwój. Ponadto, zakres kompetencji Komisji i jej przewodniczącego wskazany jest w artykułach od 134 do 140<sup>1</sup>. W odnośnych regulacjach, brakuje jednak jednoznacznego wskazania, że to Komisja, jako organ reprezentujący państwo w sferze badań wypadków lotniczych, ma prawo do wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela. Rozporządzenie 996/2010 rozstrzyga tę kwestię jednoznacznie, jednak na gruncie prawa krajowego takiej jednoznaczności już nie ma.

Podobnie przedstawia się kwestia kompetencji przewodniczącego Komisji. Należy wspomnieć tu na przykład o podejmowaniu decyzji finansowych, a co za tym idzie zaciąganiem zobowiązań Komisji, które muszą być podejmowane w danym momencie ad hoc, niejednokrotnie w momencie po zaistnieniu wypadku. Należy podkreślić, iż Komisja podlega również Ustawie o zamówieniach publicznych i zgodnie z przepisami obsługiwana jest przez Ministerstwo również w zakresie spraw finansowych. Ministerstwo w specyficznym obszarze jakim jest działanie komisji, w kwestii wydatkowania pieniędzy stosuje swoje standardowe procedury wewnętrzne. Należy zastanowić się, w jaki sposób przewodniczący Komisji, nie mając gwarancji tego, że zamówienie zostanie zaakceptowane, może podjąć szybką decyzję na przykład o wynajęciu samochodu do transportu wraku, wynajęciu hangaru do składowania jego części albo innych przypadków, które rodzą zobowiązania finansowe. Komisja ma własny warsztat i magazyny, przydzielone jej przez Ministerstwo. Komisji niezbędne są jednak laboratoria. Należy w tym miejscu podkreślić, że Komi-

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*, Dz.U.2022.1235.

sja nie dysponuje własnymi laboratoriami i hangarami, musi zatem zawsze korzystać z użyczenia od innych podmiotów.

Należy też zwrócić uwagę, że zgodnie z rozporządzeniem 996/2010 UE Komisja może przekazać badanie organowi innego państwa. W rozporządzeniu przyznano Komisji kompetencje, na zasadzie automatycznej implementacji do ustawy Prawo lotnicze, niemniej jednak trzeba mieć świadomość, że w naszym prawie krajowym należy wyraźnie wskazać reprezentację Komisji. Zgodnie z rozporządzeniem 996/2010 Komisja ma prawo do zawierania porozumień z innymi podmiotami, prowadzącymi badania w ramach Unii Europejskiej. Takie porozumienia, ktoś fizycznie musi podpisywać, zarówno ze strony polskiej, jak i ze strony partnera, z którym takie porozumienie można podpisać, by było ono skuteczne i mogło być egzekwowane na gruncie stosunków międzynarodowych. Istotną sprawą jest finansowanie badań zdarzeń lotniczych. Badania i działania Komisji są finansowane ze środków, którymi dysponuje minister właściwy do spraw transportu. Komisja nie ma własnego budżetu. Stanowi to blokadę, która utrudnia działalność.

Należałoby rozważyć wprowadzenie ubezpieczenia państwowego, gdzie państwo płaci ubezpieczenie na okoliczność wystąpienia zdarzenia lotniczego, którego badanie pociągnie za sobą konieczność ponoszenia znacznych kosztów jego przeprowadzenia. Wówczas ubezpieczyciel pokrywa wszelkie niezbędne koszty. Jednak minusem takiego rozwiązania, może być niedostateczna niezależność prowadzenia badań.

### **Konflikt interesów w badaniach zdarzeń lotniczych**

Kolejną kwestię w badaniu zdarzeń lotniczych stanowi udział przedstawicieli EASA oraz nadzoru państwowego, którym na gruncie Polskim jest Urząd Lotnictwa Cywilnego.

W Rozporządzeniu 996/2010 wskazano, bardzo ogólnikowy sposób, że udział przedstawicieli EASA i nadzoru krajowego może mieć miejsce w przypadku gdy: nie zachodzi konflikt interesów. Takie stwierdzenie jest jednak bardzo lakoniczne. Może dochodzić do spięć pomiędzy komisją a Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które będzie uważał, że w jego ocenie nie zachodzi taki konflikt i będzie domagał się prawa uczestnictwa w badaniu, podczas gdy komisja będzie stała na stanowisku, iż taki konflikt jednak istnieje. Zagadnienie to powinno być rozpatrzone, dając odpowiedź na pytanie, czy należy takie przesłanki określić bardziej precyzyjnie. Bez odpowiedzi pozostaje jednak zagadnienie, kto będzie finansował obsługę przedstawicieli EASA, uczestniczącego w badaniu na zaproszenie Komisji.

Następnym problemem jest kwestia ujawniania informacji zdobytych w procesie badawczym. Z jednej strony rozporządzenie nakłada obowiązek

wprowadzania sankcji za ujawnienie informacji szczególnie chronionych, które mogą dotyczyć członków Komisji albo ekspertów, a z drugiej strony, istnieje obowiązek powiadamiania prokuratury o popełnieniu przestępstwa, jeżeli członkowie komisji dowiedzą się o tym w ramach działalności jako funkcjonariusze publiczni. Członkowie Komisji mają do wyboru, jedną czy drugą normę postępowania, co sprowadza się w zasadzie do wyboru, czy mają odpowiadać za ujawnienie informacji szczególnie chronionych, czy za brak doniesienia podejrzeniu popełnienia przestępstwa, o którym dowiadują się podczas wykonywania czynności badawczych.

W obecnym stanie prawnym, bezkompromisowe realizowanie swoich uprawnień przez prokuratora lub członków Komisji doprowadziłoby do sytuacji, w której podjęcie jakiejkolwiek decyzji korzystnej dla jednej ze stron mogłoby narazić na szkodę istotny interes drugiej strony. Co więcej, przepisy procedury karnej, pozostające w sprzeczności z regulacjami prawa lotniczego, prowadzą nierzadko do rozbieżności interpretacyjnych, a w dalszej kolejności do niepożądanych konfliktów pomiędzy przedstawicielami organów zaangażowanych w badanie zdarzenia lotniczego.

W aktualnym stanie organizacyjnym i prawnym, w jakim funkcjonuje prokuratura, prawdziwym wyzwaniem byłoby prawidłowe i sprawne poprowadzenie śledztwa dotyczącego np. katastrofy samolotu rejsowego. Brak właściwych rozwiązań prawnych uwidacznia się już na początku postępowania, tj. na miejscu wypadku lotniczego.

Wtedy to prokurator, prowadzący wysoce sformalizowaną czynność oględzin miejsca zdarzenia, styka się bezpośrednio z członkami komisji, chcącymi realizować swoje szerokie uprawnienia, wynikające bezpośrednio z regulacji prawa lotniczego, w ramach przyjętej relatywnie niesformalizowanej procedury postępowania. Dochodzi wówczas do sytuacji, w której dwa różne podmioty, prowadzące niezależne postępowania, na podstawie odrębnych procedur popadają w konflikt interesów. Przykładem takiego konfliktu może być spór członków komisji do dowodów rzeczowych, zabezpieczonych przez prokuratora w czasie oględzin wypadku lotniczego. Tymczasem, z punktu widzenia prokuratora działającego na podstawie przepisów kodeksu postępowania karnego oraz zgodnie z metodyką zabezpieczania dowodów rzeczowych na potrzeby śledztwa, przekazanie owego dowodu członkom komisji bez jakiejkolwiek kontroli, skutkowałoby utratą jego wartości dowodowej i stanowiłoby de facto działanie na szkodę śledztwa. Co więcej, badanie dowodu rzeczowego na potrzeby postępowania karnego winien przeprowadzić prawidłowo powołany biegły, którym zgodnie z treścią art. 17 ust. 22 pkt 2 prawa lotniczego nie może być członek komisji.

Ponadto, jak już wcześniej wspomniano, należy zwrócić uwagę na fakt, że w Prawie Lotniczym znajdziemy istotne ograniczenia, związane z procesowym

wykorzystaniem materiałów zgromadzonych w badaniu wypadku lub incydentu. Zgodnie z art. 134 ust 1a Prawa lotniczego o udostępnieniu wskazanych materiałów decydować ma sąd<sup>2</sup>.

Przepis ten dostosowuje prawo polskie do wymagań, wynikających z załącznika 13 oraz rozporządzenia nr 996/2010. W przypadku materiałów pochodzących z PKBWL do rozstrzygnięcia o ujawnieniu właściwy jest Sąd Okręgowy w Warszawie. Przepis art. 134 ust. 1a Prawa lotniczego Ogranicza jednak udostępnianie materiałów za zgodą sądu tylko na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowo-administracyjnego lub sądowego. Stanowi to zawężenie przypadków dopuszczalnych ujawnienia w stosunku do kryteriów, przewidzianych w rozporządzeniu 996/2010<sup>3</sup> wyłączona została możliwość udostępniania materiałów za zgodą sądu na potrzeby postępowania administracyjnego (np. prowadzonego przez Prezesa ULC), a także różnego rodzaju postępowań kontrolnych czy też postępowań dyscyplinarnych.

Należy zauważyć, że ujawnianie materiałów i tak podlega określonym zasadom reglamentacji zgodnie z rozporządzeniem nr 996/2010. Jednak, tak daleko idąca ingerencja ustawodawcy może być przejawem nieuzasadnionego ograniczenia dyskrecjonalnej władzy sądu<sup>4</sup>. Ponadto w przepisach krajowych nie wprowadzono jakichkolwiek sankcji związanych z naruszeniem rozporządzenia nr 996/2010 zakresie dotyczącym ochrony materiałów z dochodzeń lotniczych. Zgodnie z art. 23 Rozporządzenia, państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Należy zwrócić uwagę na 35 punkt z preambuły do przywołanego rozporządzenia. Mimo, że artykuł 23 Rozporządzenia stwierdza, iż państwo członkowskie ma wprowadzić sankcje, które będą adekwatne, proporcjonalne i odstraszające, to właśnie punkt 35 preambuły wskazuje, w jakim zakresie powinny one być ustanowione, to znaczy, mają odnosić się do uchybień w zakresie ochrony informacji, utrudnień w realizacji badań, w tym ukrywania i niszczenia dowodów oraz nie informowania o zaistnieniu zdarzeń lotniczych. W polskim prawie takie przepisy nie zostały wprowadzone.

## Dowody wyniku badań

Kolejny obszar niespójności stanowi obowiązująca w lotnictwie polityka Just Culture, nawiązująca do European Corporate Just Culture Declaration.

<sup>2</sup> Wprowadzony z dniem 18/09.2011 r. na mocy ustawy z dnia 30.06.2011 r. o zmianie ustawy Prawo Lotnicze oraz niektórych ustaw (Dz.U. z 2011 r. nr 170, poz. 1015).

<sup>3</sup> W art. 14 ust. 3 zd. 1 Rozporządzenia 996/2010 jest mowa o ujawnieniu do innych celów zgodnych z prawem.

<sup>4</sup> Ponadto warto zwrócić uwagę, że z systemowego punktu widzenia całkowicie pozbawiona sensu jest możliwość ujawnienia materiałów na potrzeby postępowania sądowo-administracyjnego przy jednoczesnym wyłączeniu możliwości ich ujawnienia na potrzeby postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 133 § 1 Ustawy z dnia 30.08.2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2012 r. poz. 270), Sąd administracyjny orzeka w oparciu o materiał dowodowy zgromadzony w postępowaniu administracyjnym. Jedynie na zasadzie wyjątku sąd ten może przeprowadzić dowody uzupełniające i to wyłącznie z dokumentów, jeżeli jest to niezbędne do wyjaśnienia istotnych wątpliwości i nie spowoduje nadmiernego przedłużania postępowania w sprawie (art. 106 § 3 tej ustawy).

Istotą jest tu wyłączenie stosowania kar wobec osób podejmujących niewłaściwe działania, zaniechania lub decyzje, w wyniku których mogło dojść lub doszło do wystąpienia niebezpiecznego zdarzenia lub wypadku lotniczego, jednak z wyłączeniem celowych naruszeń czy działań powodujących szkody.

Należy jednak podkreślić, iż powyższa zasada pozostaje w sprzeczności z niektórymi przepisami kodeksu karnego, w szczególności: art. 160, 173, 174, 177, oraz art. 179 k.k.

Komisja realizując obowiązek narzucony przez rozporządzenie 996/2010 w zakresie przekazania informacji o sformułowanych zaleceniach, nie została upoważniona do prowadzenia badań na potrzeby ofiar i ich rodzin, ale na potrzeby środowiska lotniczego. Ofiary i ich rodziny, wiedzę o wynikach badań pozyskują z raportu, ponieważ raporty z badań lotniczych podlegają publikacji. Wydaje się, że odnośne kwestie w zakresie uprawnienia rodzin ofiar i poszkodowanych zostały rozwiązane niewłaściwie.

Komisja w trakcie badania zdarzenia lotniczego, korzysta ze wszystkich materiałów jakie uda się pozyskać, w tym z materiałów z postępowania prokuratorskiego. Zagadnieniem spornym jest jednak kwestia publikacji raportu.

Komisja kończy swoje badania niejednokrotnie przed zamknięciem postępowania prokuratorskiego, w związku z powyższym powstaje pytanie, czy Komisja ma zwracać się do Prokuratora o przeanalizowanie projektu raportu, czy ujawnienie informacji, zawartych w raporcie nie będzie naruszało interesu prowadzonego postępowania? W tej kwestii pojawiają się poważne wątpliwości, ponieważ Prokurator może uznać naruszenie interesu, nie godząc się, aby na tym etapie publikować treść raportu. Pojawia się więc znowu wątpliwość, czy zasadnym byłaby całkowita rezygnacja ze współpracy z Prokuraturą i korzystania z zebranych przez nią materiałów. Zagadnienie to powinno zyskać jednoznaczne rozstrzygnięcie w przepisach krajowych.

Z doświadczeń Komisji wynika, że funkcjonujące obecnie przepisy karne, zamieszczone w ustawie Prawo lotnicze, są przepisami w większości martwymi. Należy stwierdzić, że taki stan rzeczy wynika bezpośrednio z ich nieadekwatności i nieproporcjonalności. Przepisy nie spełniają swoich funkcji.

Istotnym jest również zakres procesowego wykorzystania raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii zespołu biegłych. Zapis art. 134 ust. 1 lit. „f” ustawy Prawo lotnicze wskazuje jednak bezwzględny zakaz dowodowy, polegający na niedopuszczeniu możliwości przesłuchiwania członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w charakterze świadka w odniesieniu do faktów mogących ujawnić wyniki badań Komisji. Ponadto zapis art. 17 ust. 22 pkt 2 Prawa lotniczego bezwzględnie stanowi o zakazie udziału jakiegokolwiek członka

Komisji w roli biegłego w zakresie prac badawczych, jakie może prowadzić odnośna Komisja.

W szczególności odnosi się to do ekspertów, uczestniczących w pracach organów dochodzeniowych. Znajduje to uzasadnienie zachowaniem spójności z innymi uregulowaniami, gdyż wskazane osoby mogą korzystać z uprawnień przysługujących członkom komisji badawczej, obowiązuje je również tajemnica zawodowa<sup>5</sup> Ponadto, ekspertyzy uzyskane podczas badania podlegają już ochronie w oparciu o art. 14 ust. 1 lit. d rozporządzenia nr 996/2010<sup>6</sup> Niezależnie od powyższego, niektóre przepisy art. 134 Prawa lotniczego powinny zostać przez sąd orzekający o ujawnieniu w ogóle pominięte, jako niezgodne z rozporządzeniem nr 996/2010. Przede wszystkim ustawa przyjmuje odmienne w odniesieniu do rozporządzenia, przesłanki co do udostępniania materiałów bez zgody sądu<sup>7</sup> Prawo lotnicze stanowi w tym przypadku o ujawnieniu w celu zapobiegania wypadkom i incydentom<sup>8</sup> a Rozporządzenie o ujawnieniu w celu badania zdarzenia lotniczego lub dodatkowo do innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa. Ponadto, co do materiałów ujawnianych za zgodą sądu, Prawo lotnicze wprowadza w art. 134 ust. 1c Własny katalog udostępnianych materiałów, mimo że katalog ten jest już wskazany w art. 14 ust. 1–2, Rozporządzenia nr 996/2010.

Warto podkreślić, iż w obecnym kształcie Prawa lotniczego znajdziemy zasadnicze ograniczenia, związane z procesowym wykorzystaniem materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego. Przede wszystkim ustawa Prawo lotnicze przyjmuje odmienne w odniesieniu do rozporządzenia 996/2010, przesłanki co do przyczyn udostępniania materiałów bez zgody sądu. Prawo lotnicze stanowi w tym przypadku o ujawnieniu, w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, natomiast rozporządzenie mówi o ujawnieniu w celu badania zdarzenia lotniczego lub dodatkowo do innych celów, służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa. Mamy tu do czynienia z istotną rozbieżnością legislacyjną.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę również na zapis zawarty w art. 14 ust. 3 Rozporządzenia nr 996/2010, który stanowi, iż korzyści wypływające z ujawnienia powinny przewyższać negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki to działanie mogłoby wywierać na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Krajowy przepis<sup>9</sup>, a ściślej zapis zawarty w art. 134 ust. 1b, powtarza i modyfikuje treść Rozporządzenia w brzmieniu : „Udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki”. Działanie takie jest niedopuszczalne.

<sup>5</sup> Art. 11 ust. 3 i art. 15 ust. 1 Rozporządzenia nr 996/2010.

<sup>6</sup> J. Walulik, „Ochrona materiałów z dochodzeń lotniczych przed nieograniczonym wykorzystaniem procesowym”, Polska Akademia nauk Instytut nauk prawnych, Zeszyt 2 (191) 2012.

<sup>7</sup> Dopuszczalność takiego odstępstwa w prawie krajowym art. 14 ust. 3 zd. 2 rozporządzenia nr 996/2010 nie przewiduje.

<sup>8</sup> Wn. z art. 134 ust. 1a w zw. z ust. 1 Prawa lotniczego *a contrario*.

<sup>9</sup> Art. 134 ust. 1b, Prawa Lotniczego.

Dodatkowo, zgodnie z zapisem Prawa lotniczego „negatywne skutki” powinny wynikać z ujawnienia, jak stanowi Rozporządzenie, nie tylko dla badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych, ale również „bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej”<sup>10</sup>.

Przepisy pozostające w sprzeczności z Rozporządzeniem 996/2010 znajdują zastosowanie wyłącznie w kontekście udostępniania materiałów zebranych przez KBWLLP. W tym przypadku przepisy Rozporządzenia nr 996/2010 nie mają pierwszeństwa przed ustawą gdyż nie dotyczą one lotnictwa państwowego (art. 3 ust. 3 Rozporządzenia), a prawo krajowe nie odsyła do stosowania ich w tym zakresie<sup>11</sup>

Biorąc pod uwagę dynamikę zmian zachodzących w systemie badawczym oraz przewidywanie kierunku jego rozwoju, wydaje się zasadne rozpoczęcie prac nad nowelizacją obecnie obowiązującej ustawy bądź podjęciem działań celem powołania do życia odrębnej ustawy regulującej zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, które weszło w życie z dniem 2 grudnia 2010 r. w art. 12 ust. 3, narzuca obowiązek współpracy organów badających zdarzenia lotnicze z organami prowadzącymi postępowanie karne. Obowiązek ten został ustanowiony dzięki zawartym wcześniej porozumieniom, dotyczącym dostępu do miejsca wypadku, udostępnienia i zabezpieczenia materiałów dowodowych, raportu wstępnego oraz kolejnych raportów dotyczących każdego etapu postępowania, wymiany danych, odpowiedniego wykorzystywania informacji z zakresu bezpieczeństwa czy też rozwiązywania wszelkich konfliktów zaistniałych w związku z prowadzonym badaniem czy postępowaniem. Nie mniej jednak, śledztwo prokuratorskie i badanie wypadku lotniczego to dwa odrębne procesy.

Zarówno prokurator, jak i członkowie komisji badający wypadek lotniczy, na miejsce zdarzenia dążą do pozyskania możliwie największej ilości informacji, związanych z jego przyczynami i okolicznościami. Jednak, powody badania odnośnego wypadku przez oba podmioty są zgoła inne. Priorytetem prokuratora jest realizacja celów postępowania przygotowawczego, czyli ustalenie, czy został popełniony czyn zabroniony i czy w związku z tym doszło do popełnienia przestępstwa. Istotne jest tu również zebranie i zabezpieczenie dowodów dla sądu. Zadaniem komisji jest zaś ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia

<sup>10</sup> Jest to kolejne zawężenie przypadków udostępnienia materiałów za zgodą sądu. W tym przypadku jest ono niezgodne z regulacją wynikającą z ust. 5.12 Załącznika 13, może ono także zastanawiać oraz budzić wątpliwości w kontekście art. 14 ust. 3 zd. 2, rozporządzenia nr 996/2010.

<sup>11</sup> J. Walulik, *Ochrona materiałów z dochodzeń lotniczych przed nieograniczonym wykorzystaniem procesowym*, Polska Akademia nauk Instytut nauk prawnych, Zeszyt 2 (191) 2012.



lotniczego celem wydania odpowiednich zaleceń, aby zapobiec podobnym wypadkom w przyszłości.

Biorąc pod uwagę powyższe, z przyczyn występujących rozbieżności proceduralnych, mogą zaistnieć znaczne trudności we współpracy pomiędzy prokuraturą a komisjami do spraw badania zdarzeń lotniczych. Brak odpowiednich rozwiązań legislacyjnych uwidacznia się już na samym początku postępowania, czyli na miejscu zdarzenia. Prokurator, prowadzący oględziny miejsca zdarzenia, działający w oparciu o procedurę karną, spotyka członków komisji badania wypadków, działających zgodnie z wykładnią prawa lotniczego. Dochodzi w tym momencie do sytuacji, w której dwa różne podmioty, prowadzące dwa różne i niezależne od siebie postępowania, w oparciu o odrębne procedury, z przyczyn oczywistych popadają w konflikt interesów.

Bezspornym przykładem takiej konfrontacji, może być spór o dostęp członków odnośnej komisji do rzeczowego materiału dowodowego, zabezpieczonego przez Prokuratora w czasie oględzin miejsca wypadku lotniczego. Zezwolenie członka komisji do takiego dostępu wypływa bezpośrednio z przepisów polskiego prawa lotniczego, oraz uregulowań prawa UE. Jednakże, z punktu widzenia Prokuratora, przekazanie wspomnianego materiału dowodowego członkom komisji badającej wypadek lotniczy, spowodowałoby utratę jego wartości dowodowej, stanowiąc jednocześnie działanie na szkodę śledztwa. Ponadto, zgodnie z treścią art. 17 ust. 22 pkt 2 Prawa lotniczego, badanie dowodu rzeczowego na potrzeby postępowania karnego powinien przeprowadzić właściwie powołany biegły, którym nie może być członek wspomnianej Komisji.

Za pobieżne rozwiązanie przywołanego problemu można jednak uznać podpisanie w dniu 5 listopada 2014 r., Pomiędzy Prokuratorem Generalnym a Ministrem Obrony Narodowej zawarto Porozumienie regulujące zasady współpracy organów prowadzących postępowanie karne i Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Kolejny problematyczny aspekt w kontekście kolizji proceduralnych stron zaangażowanych w badanie zdarzeń lotniczych, stanowi polityka Just Culture. Z dniem 1 października 2015, podpisano przez przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz reprezentantów środowiska lotniczego, Deklarację w sprawie Just Culture (kultury sprawiedliwego traktowania). Istotą tej zasady jest zachęcenie do zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa i jego naruszeń, przy jednoczesnym braku odpowiedzialności z powodu informacji przekazanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wyjątek stanowi tu jednak przypadek celowego naruszenia procedur czy przepisów, lub sytuacja gdy doszło do wyraźnego i groźnego zlekceważenia bezwzględного ryzyka bądź poważnego niedbalstwa. Istotą jest tu wyłączenie stosowania kar wobec

osób podejmujących niewłaściwe działania, zaniechania lub decyzje, w wyniku których mogło dojść lub doszło do wystąpienia niebezpiecznego zdarzenia lub wypadku lotniczego, jednak z wyłączeniem celowych naruszeń czy działań powodujących szkody.

W polskiej procedurze karnej wyodrębnione zostały dwie główne grupy dowodów: dowody osobowe, zawierające zeznania świadków, zeznania oskarżonego, ekspertyzy i opinie biegłych, oraz dowody rzeczowe, którymi mogą być wszystkie przedmioty, różnego rodzaju ślady, których zabezpieczenie jest realne. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, iż w procedurze karnej materiał dowodowy powinien być gromadzony i przechowywany zgodnie z przyjętymi zasadami, zarówno dla członków Komisji jak i przedstawicieli organu prowadzącego postępowanie karne priorytetową, a jednocześnie styczną płaszczyzną, jest dążenie do ustalenia prawdziwego, zgodnego z rzeczywistością przebiegu poszczególnych zdarzeń prowadzących do katastrofy lotniczej. Niewłaściwie zabezpieczony ślad lub też nieprawidłowo sporządzona ekspertyza czy opinia biegłego, nie pozwala na skuteczne wypełnienie tego warunku. Ponadto, dowody osobowe w postaci zeznań świadków, które teoretycznie mogą ponosić odpowiedzialność związaną z wypadkiem czy incydentem lotniczym pozostając głównymi uczestnikami wydarzeń, czy też dowody z zeznań innych osób są bezsprzecznie źródłem najbardziej cennych informacji dla przedstawicieli odnośnych komisji oraz wymiaru sprawiedliwości.

W przebiegu badania zdarzenia lotniczego może jednak pojawić się istotny problem ograniczonych możliwości dowodowych, w sytuacji gdy śmierć, w związku z katastrofą, poniesie załoga oraz pasażerowie statku powietrznego czy zagubieniu lub zniszczeniu ulegnie rejestrator FDR (ang. flight data recorder), potocznie nazywany „czarną skrzynką”. Istotnym stanie się wówczas zakres procesowego wykorzystania raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii zespołu biegłych.

Ponadto, zeznania świadków przed procesowym wykorzystaniem owych depozycji, powinny zostać w należyty sposób zabezpieczone, ponieważ niedopełnienie tego warunku obniża wiarygodność oraz dostępność pozyskanych informacji.

Należy mieć na uwadze również fakt, że właściwe zabezpieczenie materiału dowodowego ma fundamentalne znaczenie. Istnieje kilka kluczowych powodów, dla których należy poświęcić uwagę temu aspektowi. Przede wszystkim, poprawne zabezpieczenie dowodów gwarantuje, że w ewentualnym przyszłym procesie sądowym, dostarczone dowody będą trwałe, wiarygodne i niepodważalne. To kluczowe dla zachowania integralności procesu sądowego.

Ponadto, uniknięcie potencjalnych błędów w procesie zabezpieczania materiału dowodowego jest niezwykle istotne. Jak wiemy, w sądzie każdy element procedury jest dokładnie analizowany i kwestionowany przez strony procesu. Jeśli zabezpieczenie dowodów zostanie źle przeprowadzone, to istnieje realne ryzyko, że przeciwna strona będzie w stanie podważyć ich ważność lub wiarygodność. To z kolei może prowadzić do poważnych komplikacji w procesie sądowym i wpłynąć na osiągnięcie sprawiedliwego wyroku.

Oczywiste jest, że zabezpieczenie dowodów to nie tylko techniczny obowiązek, ale także kluczowy element zapewnienia uczciwości i rzetelności procesu sądowego. Każda nieprawidłowość w tym obszarze może stać się punktem wyjścia dla stron procesu do podważenia dowodów i oskarżenia o niewłaściwe prowadzenie procedury.

Podsumowując, właściwe zabezpieczenie materiału dowodowego jest absolutnie konieczne, by zapewnić trwałość, wiarygodność i niepodważalność dowodów w procesie sądowym. Jest to kluczowy element, który ma na celu chronić uczciwość procedury oraz umożliwić osiągnięcie sprawiedliwego wyroku.

W trakcie procesu sądowego, każdy dowód musi być nie tylko rzetelnie zgromadzony i zabezpieczony, ale również przechowywany w sposób, który zapobiega jego uszkodzeniu, zmanipulowaniu czy zniszczeniu. Tylko tak można zachować jego oryginalny stan i wartość dowodową, co jest decydujące dla prawidłowego przebiegu postępowania sądowego. Zabezpieczenie to obejmuje fizyczne środki ochrony, jak odpowiednie warunki przechowywania, a także proceduralne – takie jak łańcuch dowodów, który dokumentuje każdy etap obchodzenia się z dowodem od momentu jego zdobycia do przedstawienia w sądzie.

Odpowiednie procedury mają również na celu ochronę przed nieuprawnionym dostępem, co jest niezmiernie ważne w przypadku wrażliwych danych, które mogą mieć wpływ na życie i dobrostan osób z nich korzystających lub o nich informujących. To nie tylko kwestia prawna, ale także etyczna.

Wiarygodność dowodów jest fundamentem dla osiągnięcia sprawiedliwości. Sędziowie i ławy przysięgłych opierają swoje decyzje na przedstawionych im dowodach; jeśli te dowody są niewiarygodne lub zostały niewłaściwie zabezpieczone, cała procedura może zostać zakwestionowana, a wyrok oparty na nich może być nieuczciwy czy nawet nieważny. Dlatego tak istotne jest, aby systemy prawne i organy egzekucyjne przykładały wielką wagę do prawidłowego i etycznego zarządzania materiałem dowodowym.

Podtrzymując te standardy, należy sądzić, że procesy sądowe pozostają uczciwe i transparentne, co jest niezbędne do utrzymania zaufania publicznego do systemu sprawiedliwości.

## **Podsumowanie**

Autorka poddała analizie wiele zagadnień, dotyczących ustawodawstwa polskiego w relacji do europejskich rozstrzygnięć prawnych, w zakresie bezpieczeństwa lotów. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę na dowody zebrane w toku działalności komisji i śledztwa prokuratury. Praca komisji ma charakter czysto prewencyjny. Członkowie komisji koncentrują swoją uwagę na aspektach technicznych, proceduralnych i ludzkich, które mogły przyczynić się do naruszenia bezpieczeństwa lotów. Raporty komisji zawierają wnioski i rekomendacje dla przemysłu lotniczego. W artykule zwrócono także uwagę na konieczność prawidłowego zabezpieczenia dowodów. Każda nieprawidłowość w tym zakresie może stać się punktem wyjścia do podważenia materiału dowodowego.

## Bibliografia

---

1. P. Usiądek, *Historia polskiego prawa lotniczego oraz geneza i ewolucja polskiego lotnictwa cywilnego – wybrane zagadnienia*, *Kortowski Przegląd Prawniczy*, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski nr 3/217
2. G. Zając, *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie*, Warszawa 2016.
3. S. Zajas, *Międzynarodowe i krajowe organizacje lotnicze*, Warszawa 2015.
4. R. Wiśniacka, *Badania eksperymentalne nad wpływem sugestii na zeznania świadków*, *Kwartalnik Pedagogiczny*, 1953, t. VII
5. M. Żylicz, J. Walulik, *Prawo Lotnicze – komentarze*. Wolters Kluwers, Warszawa 2016.
6. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wolters Kluwers SA, Warszawa 2015.

## Akty prawne

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U. nr 130 poz. 1112, ze zm.
2. Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy Prawo Lotnicze oraz niektórych ustaw, Dz.U. 2011 r. nr 170 poz. 1015, ze zm.
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.U. L 295 z 12.11.2010, p. 35–504. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi Dz.U. 2002 nr 153 poz. 1270, ze zm.