

## **Bezpieczeństwo w lotnictwie.**

### **Prawne i proceduralne aspekty badania wypadków lotniczych**

#### ***Safety in aviation.***

#### ***Legal and procedural aspects of air accidents investigation***

##### **Streszczenie:**

Wypadki w lotnictwie zdarzają się niezmiernie rzadko ale ich skutki niosą za sobą wiele ofiar ludzkich i strat materialnych. Dlatego też badanie każdego zdarzenia lotniczego jest sprawą najwyższej wagi. Każdy wypadek i incydent lotniczy musi być skrupulatnie zbadany przez specjalną komisję śledczą. Badanie zdarzeń lotniczych jest procesem prowadzącym do ustalenia ich rzeczywistych przyczyn, mającym na celu zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym w przyszłości. Na proces ten składa się zbieranie, rejestrowanie i analizowanie materiałów zawierających istotne informacje do ustalenia okoliczności, przebiegu i przyczyn zdarzenia oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych. Działalność ta nie może polegać na szukaniu winnych a ma ustalić rzeczywiste przyczyny wypadków. Celem artykułu jest prezentacja uwarunkowań prawnych oraz procedur związanych z badaniem wypadków lotniczych. Badanie wypadków i innych zdarzeń lotniczych regulują przepisy międzynarodowe, regionalne (europejskie), krajowe i resortowe. Lotnictwo nie jest jednak monolitem i występują pewne różnice w zakresie badania zdarzeń lotniczych.

##### **Słowa kluczowe:**

zagrożenia w lotnictwie, wypadki lotnicze, badanie wypadków lotniczych, profilaktyka bezpieczeństwa

##### **Summary:**

Accidents in aviation occur extremely rarely, but they cause many human and material losses. Therefore, recording and the study of aircraft incident is highly important. Every accident or incident must be precisely examined by a special investigation commission. The main goal of the aviation investigation process is to find actual causes and prevent from accidents and incidents in the future. This process consists of collecting, registering and analyzing relevant information to determine the circumstances and causes of the event, and finally implementing preventive recommendations. However, the goal is not to point out the guilty party but to determine the actual causes of accidents. The aim of the article is to present legal conditions and procedures used in the studying of aviation accidents. The investigation of accidents and incidents is regulated by international, regional (European) and national department rules. Aviation is not a monolith, despite of regulations there are some differences in each case's study.

##### **Keywords:**

aviation hazards, aviation accidents, aviation accident investigation, safety management.

## 1. Uwagi wstępne

Niezwykle dynamiczny postęp cywilizacyjny współczesnego świata, jak nigdy wcześniej, wpływa na środowisko bezpieczeństwa, pojawiają się coraz to nowsze rodzaje zagrożeń. Wszechstronność zagrożeń w każdym środowisku bezpieczeństwa powoduje konieczność budowy systemów, których istotą jest przeciwdziałanie oraz minimalizowanie skutków ewentualnego ich wystąpienia. Bezpieczeństwo, w najbardziej ogólnym ujęciu, oznacza brak zagrożeń lub ochronę przed zagrożeniami. W lotnictwie definiuje się bezpieczeństwo nieco inaczej. Oznacza ono stan, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.

Choć wyeliminowanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych zostaje celem ostatecznym, uznaje się, że lotnictwo nie może być całkowicie wolne od zagrożeń i związanego z nimi ryzykiem. Nie można zagwarantować, że działalność ludzka i systemy zbudowane przez człowieka będą całkowicie wolne od błędów eksploatacyjnych i ich następstw. Dlatego bezpieczeństwo jest dynamiczną cechą systemów lotniczych, w których ryzyko dotyczące bezpieczeństwa musi być stale łagodzone. Dopóki ryzyko utrzymuje się na odpowiednim poziomie, systemem tak otwartym i dynamicznym jak lotnictwo można zarządzać tak, by utrzymywać właściwą równowagę między prowadzoną działalnością lotniczą a poziomem bezpieczeństwa.

Brak zagrożeń stanowi istotny, ale nie jedyny aspekt bezpieczeństwa. Zagrożenie to także pewien stan psychiki lub świadomości, wywołany postrzeganiem pewnych zjawisk, jako niekorzystne lub niebezpieczne. W takim ujęciu zagrożenie mieści się w sferze świadomości i ma charakter subiektywny.

Rozważając zagrożenia w każdym środowisku, czy też systemie bezpieczeństwa należy zwrócić uwagę na ich ewolucję. Pojawiają się nowe rodzaje zagrożeń, głównie o charakterze niemilitarnym, takie jak, np.: wypadki komunikacyjne, awarie techniczne, klęski żywiołowe, skażenia środowiska, które mogą wywołać skutki równe skutkom wojny.

Rozpatrując współczesną typologię bezpieczeństwa można stwierdzić, że badacze zbyt małą wagę przywiązują do zagrożeń bezpieczeństwa komunikacyjnego, pomimo, że liczba ofiar wypadków komunikacyjnych jest prze-

rażająca<sup>1</sup>. Według statystyk Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) od 1896 roku – kiedy odnotowano pierwszy śmiertelny wypadek drogowy do roku 2015 w wypadkach drogowych zginęło na świecie 35 mln osób. Obecnie na drogach wszystkich kontynentów – według danych Organizacji Narodów Zjednoczonych – ginie rocznie ok. 1,2 mln osób (co 30 sekund jeden człowiek), a 30-50 mln odnosi obrażenia<sup>2</sup>.

Ze wszystkich rodzajów transportu za najbezpieczniejszy uważa się transport lotniczy. W roku 2015 z transportu lotniczego skorzystało 3,4 mld pasażerów, a ilość operacji lotniczych na świecie przekroczyła 34 mln. Rok ten uznaje się za jeden z najbezpieczniejszy w lotnictwie cywilnym. Zgodnie z raportem Aviation Safety Network, w 16 wypadkach lotniczych, które miały miejsce w komercyjnych przewozach lotniczych w 2015 r. zginęło łącznie 560 osób. Do najtragiczniejszych zdarzeń w roku 2015 należy zaliczyć celowe rozbicie przez niezrównoważonego psychicznie pilota samolotu A-320 w Alpach francuskich, w wyniku czego śmierć poniosło 150 osób, oraz wybuch bomby na pokładzie rosyjskiego samolotu A-321 w Egipcie. W tym wypadku śmierć poniosło 224 osoby. Z kolei w najbezpieczniejszym w historii nowoczesnego lotnictwa roku 2013 śmierć w wypadkach lotniczych poniosło 265 osób. Ze statystyk wynika, że prawdopodobieństwo śmierci w wypadku lotniczym wynosi 1:29 milionów. Od roku 1997 średnia liczba wypadków lotniczych wykazuje stały i trwały spadek, a dzieje się to dzięki wysiłkom międzynarodowych organizacji lotniczych takich, jak: IATA (ang. International Air Transport Association), ICAO (ang. International Civil Aviation Organization) i innych organizacji kreujących politykę bezpieczeństwa w lotnictwie.

Nie będzie, więc truizmem twierdzenie, że statek powietrzny (samolot, śmigłowiec) jest uznawany za najbezpieczniejszy środek transportu. Wypadki w powietrzu zdarzają się niezwykle rzadko, a liczba poszkodowanych osób w tych wypadkach jest zdecydowanie mniejsza niż, np. w wypadkach drogowych. Co więcej, według badań amerykańskiej Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu, kiedy już dojdzie do wypadku lotniczego szansę przeżycia ma nawet 95% pasażerów znajdujących się na pokładzie. W historii lotnictwa zapisały też takie wypadki, w których nie zginął nikt. Chociażby pamiętne lądowanie Airbusa A-320 linii US Airways na rzece Hudson w 2009 roku. Wszystkie 155 osób znajdujących się na pokładzie przeżyło. Inny przykład to słynny lot

---

<sup>1</sup> Wg Światowej Organizacji Zdrowia, tylko w wypadkach drogowych na świecie ginie rocznie ok. 1,2 mln osób, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Kategoria:Katastrofy\\_drogowe](http://pl.wikipedia.org/wiki/Kategoria:Katastrofy_drogowe) [dostęp: 12.12.2015 r.].

<sup>2</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Wypadek\\_drogowy](https://pl.wikipedia.org/wiki/Wypadek_drogowy)

kpt. Wrony, który w dniu 1 listopada 2011 r. lądował na warszawskim lotnisku im F. Chopina Boeingiem 767 bez podwozia.

Każde zdarzenie lotnicze, jako hit medialnym, jest nagłaśniane przez wszystkie funkcjonujące media. Wypadki oraz inne incydenty lotnicze są rzadkością ale mimo coraz bardziej wyrafinowanej techniki lotniczej nie da się ich całkowicie wyeliminować. Można je tylko zminimalizować.

Atak terrorystyczny, którego obawia się wielu pasażerów pozostaje rzadkim zjawiskiem. Z wyliczeń, z 2009 roku wynika, że na 16 553 385 lotów w ostatniej dekadzie przypadła jedna próba zamachu terrorystycznego. Ochrona lotnictwa przed bezprawną ingerencją, sabotażem, atakami terrorystycznymi oraz innymi aktami przemocy stanowi poważny problem, z którym muszą zmierzyć się zarządzającym portami lotniczymi, operatorzy statków powietrznych, władze państwowe i wszelkie służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo w lotnictwie.

Bezpieczeństwo lotnictwa jest pojęciem o charakterze ogólnym. Obejmuje ono problemy związane z bezpieczeństwem operacyjnym (safety) oraz problemy ochrony środków transportu lotniczego, infrastruktury lotniczej przed aktami bezprawnej ingerencji (security). Rozdzielenie bezpieczeństwa lotniczego na dwa obszary ma swoje uzasadnienie, chociażby ze względu na inne zasady oceny ryzyka. Bezpieczeństwo operacyjne (safety) związane jest głównie ze stanem konstrukcji lotniczych, stanem lotnisk i ich otoczeniem, kwalifikacjami personelu lotniczego, kategoriami wykonywanych operacji lotniczych, zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych i innymi dziedzinami. Security, z kolei odnosi się do ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji i obejmuje problemy związane z przeciwdziałaniem świadomej i szkodliwej ingerencji z zewnątrz.

## **2. Badanie wypadków i incydentów lotniczych w myśl postanowień Konwencji Chicagowskiej**

Każdy wypadek i incydent lotniczy musi być zbadany przez specjalną komisję. Badanie wypadków jest procesem prowadzącym do ustalenia ich rzeczywistych przyczyn i ma na celu zapobieganie wypadkom lotniczym w przyszłości. Na proces ten składa się zbieranie, rejestrowanie i analizowanie materiałów zawierających istotne informacje do ustalenia okoliczności, przebiegu i przyczyn zdarzenia oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych. Działalność ta nie obejmuje ustalania zakresu czyjejkolwiek winy albo odpowiedzialności. Komisja badająca zdarzenie lotnicze ma spełniać wyłącznie funkcję badawczą,

ustalić przyczynę zdarzenia i przedstawiać propozycję działań profilaktycznych. Nie pełni funkcji dyscyplinarnej.

Badanie wypadków i innych zdarzeń lotniczych regulują przepisy międzynarodowe, regionalne (europejskie), krajowe i resortowe. Lotnictwo nie jest jednak monolitem i występują pewne różnice w zakresie badania zdarzeń lotniczych. Powszechnie przyjmuje się, że lotnictwo dzieli się na państwowe i cywilne. Ten podział lotnictwa na cywilne i państwowe znajduje odzwierciedlenie w międzynarodowym prawie lotniczym (Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym potocznie nazywana Konwencją chicagowską) z 7 grudnia 1944 r.<sup>3</sup>

Konwencja chicagowska jest umową wielostronną regulującą funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w skali międzynarodowej poprzez wprowadzenie jednolitych standardów w tym zakresie. Standardy te w postaci zalecanych praktyk i zalecanych metod postępowania<sup>4</sup> publikowane są w formie załączników do konwencji. Konwencja chicagowska, oprócz innych obszarów, reguluje sprawy badania wypadków i innych zdarzeń lotniczych. Art. 26 wskazuje, że badanie wypadków lotniczych zgodnie z postanowieniami Konwencji dotyczy tylko lotnictwa cywilnego. W przypadku badania wypadków w lotnictwie państwowym stosuje się prawo krajowe (resortowe).

Prawo krajowe poszczególnych państw w zakresie badania wypadków i innych zdarzeń lotniczych nie powinno stać w sprzeczności z dyspozycjami prawa międzynarodowego, lecz powinno nawiązywać do międzynarodowych postanowień lub je doprecyzowywać, ale nie może ich zmieniać.

Ogólne zasady badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym w myśl art. 26 zawarte są w Załączniku nr 13 „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”. Został on przyjęty po raz pierwszy 11 kwietnia 1951 r. i był już wielokrotnie zmieniany – obecnie obowiązuje wydanie X z 2010 r. Międzynarodowe regulacje ustanowione przez ICAO wpłynęły także na ukształtowanie się systemu badania wypadków lotniczych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Reżim Konwencji chicagowskiej stanowi

---

<sup>3</sup> Dz. U. z 1959 r., nr 35, poz. 212 z późn. zm.

<sup>4</sup> **Standard** to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, których jednorodne zastosowanie zostało uznane za konieczne dla ochrony lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których umawiające się Państwa zastosują się w myśl Konwencji. W przypadku braku możliwości zastosowania się do standardu, zachodzi obowiązek powiadomienia o tym Rady ICAO zgodnie z postanowieniami Art. 38 Konwencji.

**Zalecana praktyka** to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, których ujednolicone zastosowanie zostało uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa regularności lub sprawności międzynarodowej nawigacji lotniczej i których przestrzeganie będzie celem Umawiających się Państw zgodnie z postanowieniami Konwencji.

punkt wyjścia do wdrożenia odpowiednich przepisów w krajowym lub regionalnym prawodawstwie.

Załącznik nr 13 jest dokumentem dość ogólnym i nie zawiera szczegółowych procedur dotyczących badania wypadków lotniczych. Pozostawia się to poszczególnym państwom, które w oparciu o ogólne wytyczne powinny opracować dokumenty (procedury) narodowe w zakresie badania zdarzeń lotniczych. Załącznik zawiera w szczególności: definicje; cel badania wypadków; zabezpieczenie dowodów rzeczowych; zakres odpowiedzialności państwa miejsca zdarzenia; uczestnictwo i odpowiedzialność państwa rejestracji, państwa operatora, państwa konstruktora i państwa producenta<sup>5</sup>; sporządzanie i publikacja raportu wstępnego i końcowego. Załącznik 13 podaje, iż: jedynym celem badania wypadków i incydentów lotniczych jest zapobieganie tym wypadkom i incydentom, a nie orzekanie o winie lub odpowiedzialności.

Badanie wypadków i innych zdarzeń lotniczych prowadzi państwo, na którego terytorium miał miejsce wypadek (państwo miejsca zdarzenia). Państwo prowadzące badania musi je prowadzić zgodnie z międzynarodowymi standardami określonymi w cytowanym załączniku. Państwo to zobowiązane jest podjąć niezbędne działania w celu ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia statku powietrznego i jego zawartości przez czas prowadzenia badań. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie, poprzez sfotografowanie lub innymi metodami, wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarłe, utracone lub zniszczone. Zabezpieczenie obejmuje również ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem. Jeżeli ze strony państwa rejestracji, państwa operatora lub państwa producenta wpłynie prośba, aby statek powietrzny, jego zawartość oraz wszelkie inne dowody pozostały nietknięte do czasu zbadania przez pełnomocnego przedstawiciela państwa, które zwróciło się z taką prośbą, należy spełnić tą prośbę, w takim zakresie, w jakim jest to możliwe i nie przeszkadzać w należyтым prowadzeniu badania. Dopuszcza się możliwość przemieszczenia statku powietrznego w celu wydobycia osób, zwierząt, poczty i kosztowności lub za-

<sup>5</sup> **Państwokonstruktora**(ang. State of Design). Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu.

**Państwo producenta**( ang. State of Manufacture).Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego.

**Państwo miejsca zdarzenia**(ang.State of Occurrence). Państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lub incydent.

**Państwo operatora** (ang.State of the Operator).Państwo, na którego terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub, jeżeli nie ma takiego miejsca, stałe miejsce przebywania operatora.

**Państwo rejestracji**(ang.State of Registry). Państwo, do którego rejestru jest wpisany statek powietrzny. Źródło: Załącznik 13, definicje, rozdz. 1.

bezpieczenia przed zniszczeniem przez pożar lub inne czynniki, lub uniknięcia zagrożenia dla innych statków powietrznych, środków transportu lub ludzi. Państwo miejsca zdarzenia powinno zwolnić spod nadzoru statek powietrzny i jego zawartość, kiedy przestają być potrzebne do badania i przekazać je właścicielowi. Ma też obowiązek ułatwić dostęp do statku powietrznego, jego zawartości oraz wszystkich jego części.

W badaniu wypadków lotniczych mogą uczestniczyć akredytowani przedstawiciele państwa rejestracji statku powietrznego (państwa użytkownika, konstruktora lub producenta) wraz z towarzyszącymi im doradcami. Mogą oni brać udział na każdym etapie prac badawczych, a także składać oświadczenia dotyczące różnych etapów tego badania. Do obowiązków akredytowanego przedstawiciela i jego doradców należy przekazywanie wszelkich informacji, jakie są w ich posiadaniu, w celu pomocy komisji państwa prowadzącego badanie. Po otrzymaniu powiadomienia zainteresowane państwa, najszybciej jak to możliwe, przekazują państwu miejsca zdarzenia każdą, będącą w ich posiadaniu, istotną informację o załodze i statku powietrznym, który uległ wypadkowi, a także o materiałach niebezpiecznych, jeżeli znajdowały się na pokładzie.

Badanie okoliczności wypadku lub poważnego incydentu prowadzi państwo, na którego terytorium miał miejsce wypadek. Może ono jednak przekazać prowadzenie badania w całości lub w części innemu państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody.

Jeżeli wypadek lotniczy miał miejsce na terytorium państwa niebędącego sygnatariuszem Konwencji chicagowskiej i nie zamierza ono prowadzić badania zgodnie z Załącznikiem 13 to państwo właściciela lub państwo rejestracji statku powietrznego powinno dążyć do prowadzenia badania we współpracy z państwem miejsca zdarzenia lub samodzielnie wykorzystując posiadane informacje. Natomiast, jeśli wypadek miał miejsce na terytorium, które nie podlega jurysdykcji żadnego państwa lub nad wodami międzynarodowymi to państwo rejestracji (państwo właściciela) wszczyna i prowadzi badanie tego zdarzenia samodzielnie lub może ono przekazać, w całości lub w części, badanie innemu państwu na podstawie wzajemnego porozumienia.

Organ badania wypadków jest niezależny w prowadzeniu badania i posiada nieograniczone uprawnienia w zakresie jego prowadzenia.

Badanie wypadku w myśl Załącznika 13 obejmuje: gromadzenie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o wypadku, ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku oraz opracowanie raportu końcowego. Jeżeli to możliwe, dokonywane są oględziny miejsca wypadku, badania szczątków statku

powietrznego oraz zbieranie oświadczenia świadków. Zakres badania oraz procedury, których należy przestrzegać podczas prowadzenia takiego badania są ustalane przez organ badający wypadki.

Każde badanie, prowadzone zgodnie z postanowieniami Załącznika 13, jest odrębne od wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności. Prowadzenie jakiegokolwiek sądowego lub administracyjnego postępowania realizowane jest przez ekspertów wymiaru sprawiedliwości. Jednakże uznaje się potrzebę koordynacji między przewodniczącym zespołu badawczego a organami wymiaru sprawiedliwości. Szczególną uwagę poświęca się dowodom, które wykorzystywane są przez obie strony i wymagają niezwłocznej rejestracji oraz analizy w celu pomyślnego zakończenia badania. Dotyczy to badań i identyfikacji ofiar oraz odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu. Koordynacja działań między zespołem badawczym a zespołem wymiaru sprawiedliwości może być konieczna na miejscu wypadku i podczas gromadzenia informacji faktograficznych. Państwo prowadzące badanie uznaje potrzebę koordynacji między przewodniczącym zespołu badawczego a organami sądowymi.

Komisja badająca wypadek lotniczy gromadzi i opracowuje dokumenty dotyczące zaistniałego zdarzenia takie jak: oświadczenia osób uzyskane w toku badania, korespondencja między osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego, dane medyczne osób uczestniczących w wypadku, zapisy pokładowych rejestratorów dźwięku i ich stenogramy, zapisy i stenogramy zapisów z organów kontroli ruchu lotniczego, zapisy obrazu z kabiny pilotów (jeśli są), analizy informacji z rejestratorów parametrów lotu.

W trakcie każdego badania zdarzenia lotniczego musi istnieć nieograniczony dostęp do wszystkich materiałów dowodowych, a badanie nie może być zakłócanie przez dochodzenia administracyjne lub sądowe. Powyższe musi być zagwarantowane przez ustawodawstwo krajowe lub porozumienia między organami badania wypadków a organami sądowymi. Jeżeli po zakończeniu badania pojawiają się nowe i ważne dowody, to badanie można wznowić.

Państwo prowadzące badanie wypadku z ofiarami śmiertelnymi, organizuje przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok załogi i w szczególnych okolicznościach, zwłok pasażerów oraz załogi pokładowej przez anatomopatologa, posiadającego doświadczenie w badaniu wypadków. Sekcje należy przeprowadzić niezwłocznie i w pełnym zakresie.

Państwo prowadzące badanie wyznacza przewodniczącego zespołu badawczego, który musi posiadać swobodny dostęp do szczątków statku powietrznego.

go i wszystkich związanych z wypadkiem materiałów, łącznie z rejestratorami parametrów lotu i zapisami służb kontroli ruchu lotniczego. Posiada on nad nimi nieograniczoną kontrolę, aby zapewnić możliwość ich niezwłocznego szczegółowego zbadania przez upoważnione osoby uczestniczące w nadaniu.

Jedną z ważniejszych czynności w procesie badania wypadków lotniczych jest odnalezienie i odczyt parametrów rejestratorów lotu, a jedną z najpilniejszych decyzji jest wybór miejsca odczytu i analizy danych z rejestratorów. Istotne jest, aby odczytu rejestratorów parametrów lotu dokonać w możliwie najkrótszym czasie po wypadku. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może wpłynąć na badanie, na miejscu wypadku, gdzie dowody są czasem nietrwałe. Szybka identyfikacja obszarów problemowych ma istotne znaczenie na wydanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które mogą zapobiec podobnym zdarzeniom.

Wiele państw nie dysponuje własnymi urządzeniami do odtwarzania i analizy informacji z rejestratorów pokładowych (zarówno dźwięku, jak i danych) i w związku z tym zwracają się o pomoc do innych państw. Jeżeli rejestratory zostały uszkodzone, zwykle niezbędne są specjalne techniki odzyskiwania i analizy danych. Zapisy rejestratora parametrów lotu i rejestratora dźwięków w kabinie powinny być odczytywane w tym samym miejscu, ponieważ zawierają one wzajemnie uzupełniające się dane. Może to pomóc w weryfikacji każdego zapisu, jak również w określeniu kolejności zdarzeń i ich synchronizacji w czasie. Rejestratory parametrów lotu nie mogą być otwierane lub zasilane, a oryginalne zapisy nie powinny być kopiowane przed dokonaniem odczytu z powodu ryzyka ich uszkodzenia. Instytucja, w której odczytuje się zapisy rejestratorów dla innego państwa, ma możliwość zgłoszenia uwag do raportu końcowego w celu upewnienia się, że analizy zapisów zostały uwzględnione. Może też zażądać specjalistycznej pomocy producenta lub właściciela statku powietrznego w celu uzyskania danych do kalibracji i zweryfikowania zarejestrowanych informacji.

### **3. Raport końcowy z badania wypadku lotniczego**

Państwo prowadzące badanie wypadku lotniczego opracowuje projekt raportu końcowego, który wysyłany jest do zainteresowanych (państwa rejestracji, państwa operatora, państwa konstruktora, państwa producenta i każdego państwa, które uczestniczyło w badaniu) z prośbą o odniesienie się do niego i zgłoszenie uwag w możliwie najkrótszym czasie. Jeżeli państwo prowadzące

badanie otrzyma uwagi to albo zmienia projekt raportu końcowego, włączając do niego treść otrzymanych uwag bądź też, załącza je do raportu końcowego. W przypadku nieotrzymania uwag w ciągu sześćdziesięciu dni, wydaje raport końcowy.

Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu, w możliwie krótkim czasie, udostępnia do wiadomości publicznej raport końcowy. Jeżeli raport dotyczy wypadku statku powietrznego o masie maksymalnej powyżej 5700 kg to jego kopię wysyła się do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego<sup>6</sup>.

Główna część raportu końcowego obejmuje: informacje faktograficzne; wyniki analizy; wnioski końcowe z badania oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Informacje faktograficzne zawierają takie dane jak: numer lotu; typ operacji; miejsce i czas startu; planowane miejsce lądowania; przygotowanie do lotu; opis lotu i okoliczności, które doprowadziły do wypadku, łącznie z rekonstrukcją istotnej części toru lotu; miejsce (szerokość i długość geograficzna, wysokość nad poziomem morza); czas wypadku, pora dnia. W dalszej części podaje się, w formie tabelarycznej, wykaz osób, które odniosły obrażenia (śmiertelne, poważne, nieznaczące oraz nie odniosły żadnych obrażeń). Kolejny punkt tego rozdziału dotyczy uszkodzenia statku powietrznego. Zawiera on krótki opis uszkodzeń statku powietrznego powstałych podczas wypadku (zniszczony, poważnie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń). Ważne są też informacje o uszkodzeniach innych obiektów poza statkiem powietrznym.

W punkcie dotyczącym statku powietrznego podaje się: informacje o zdolności do lotu i obsłudze technicznej (usterki znane przed i podczas lotu, jeżeli miały one jakikolwiek wpływ na wypadek); informacje o charakterystykach technicznych, jeżeli to ma znaczenie, oraz czy masa i środek ciężkości były w dopuszczalnym zakresie podczas fazy lotu, w której zaistniał wypadek; rodzaj stosowanego paliwa.

Kolejny ważny punkt dotyczy informacji meteorologicznych, w których należy dokonać opisu warunków meteorologicznych, łącznie z prognozą pogody i jej faktycznym stanem, jak również możliwości uzyskania informacji meteorologicznych przez załogę.

W dalszej części raportu podawane są informacje dotyczące pomocy nawigacyjnych i środków łączności będących w dyspozycji załogi, łącznie z pomocami podejścia oraz pomocami wizualnymi. Jeżeli wypadek lotniczy wydarzył

---

<sup>6</sup> Tamże, rozdz. 6, art. 6.1 do 6.7.

się na lotnisku muszą w raporcie znaleźć się stosowne informacje dotyczące lotniska, jego urządzeń i stanu, albo charakterystyka stref startu lub lądowania.

W badaniu wypadków ważną rolę odgrywają rejestratory parametrów lotu. W związku z tym, w raporcie muszą znaleźć się informacje dotyczące ich rozmieszczenia na statku powietrznym, ich stan po odzyskaniu oraz istotne dane z nich odczytane.

Kolejny podrozdział zawiera informacje o szczątkach i zderzeniu, w tym ogólne informacje o miejscu wypadku i charakterystyce rozmieszczenia szczątków; wykryte defekty materiałowe lub niesprawności zespołów. Szczegóły dotyczące położenia i stanu różnych fragmentów zwykle nie są wymagane, chyba, że jest to konieczne do wykazania dezintegracji statku powietrznego przed zderzeniem. Schematy, wykresy i fotografie są dołączane w postaci załączników.

W przypadku wystąpienia pożaru podawane są informacje o jego charakterze oraz z opisem zastosowanego sprzętu przeciwpożarowego i jego skuteczności. W dalszej części zawarty jest opis poszukiwania, ewakuacji i ratownictwa, miejsca znajdowania się członków załogi i pasażerów w związku z doznanymi urazami oraz uszkodzenia takich elementów jak fotele i mocowania pasów bezpieczeństwa.

Jeżeli w trakcie badania prowadzone były jakieś testy (eksperymenty) to w raporcie muszą być ujęte ich wyniki. W przypadku zastosowania podczas badania specyficznych i nietypowych metod badawczych, należy uzasadnić powód ich zastosowania i przedstawić główne ich cechy oraz opisać rezultaty.

Ważną częścią raportu są informacje dotyczące organizacji lotniczej, do której należy statek powietrzny i ich kierownictwa. Do organizacji lotniczych zalicza się: właściciela (operatora) statku powietrznego, agencje zapewniające służby ruchu lotniczego, linię lotniczą, służby eksploatacji lotnisk, służby meteorologiczne i organ nadzoru. Informacje o organizacjach lotniczych mogą obejmować, między innymi: strukturę organizacyjną i funkcje, zasoby, status ekonomiczny, strategię zarządzania oraz metody i zasady postępowania, a także strukturę nadzoru.

Kolejnym etapem jest analiza zebranego materiały faktograficznego. Analizie poddaje się tylko te informacje, które są istotne dla wypracowania wniosków i ustalenia przyczyn. We wnioskach wymienia się przyczyny i okoliczności wypadku ustalone w toku badania.

Aby zapobiec powstawaniu podobnym wypadkom w przyszłości organ badający zdarzenie opracowuje zalecenia, które organizacje lotnicze mają obowiązek wdrożyć do praktyki operacyjnej. Zalecenia mogą być wydane na

dowolnym etapie badania wypadku. Ich niezwłoczne wdrożenie uważa się za konieczne w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa lotniczego. Zalecenia wynikające z badań wypadków i incydentów lotniczych kierowane są do organów badania wypadków innych państw oraz do ICAO.

#### **4. Ochrona i gromadzenie informacji dotyczących bezpieczeństwa**

Informacje dotyczące bezpieczeństwa muszą być chronione przed ich utratą a także niewłaściwym wykorzystaniem. Pod pojęciem niewłaściwe wykorzystanie informacji należy rozumieć ich wykorzystanie do celów innych niż te, dla których zostały zebrane. Wykorzystanie informacji w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym i karnym przeciwko personelowi operacyjnemu, lub podanie ich do publicznej wiadomości jest niedopuszczalne.

Raporty z badań wypadków i innych zdarzeń lotniczych powinny być dostępne dla organizacji lotniczych i innych uprawnionych osób dla celów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w przyszłości. Zgodnie z zaleceniami Załącznika 13, państwa są zobowiązane wprowadzić w życie przepisy chroniące informacje zgromadzone w systemach zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (ang. Safety Data Collection and Processing Systems - SDCPS). Zgromadzone w tym systemie informacje powinny być wykorzystywane przede wszystkim dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Dostarczaniem danych do SDCPS zajmuje się personel operacyjny, którym są osoby zaangażowane w operacje lotnicze, czyli: załogi lotnicze i kabinowe statków powietrznych, kontrolerzy ruchu lotniczego, pracownicy obsługi technicznej, dyspozytorzy lotniczy, personel obsługi płytowej. SDCPS są bazami danych a jednocześnie systemami przetwarzania informacji i zapisów, do których zalicza się: dokumenty dotyczące badania wypadków, systemy obowiązkowego zgłaszania incydentów, systemy dobrowolnego zgłaszania incydentów, automatyczne i manualne systemy pozyskiwania danych.

Krajowe przepisy chroniące informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny zapewnić osiągnięcie kompromisu pomiędzy potrzebą ochrony informacji, a potrzebami wymiaru sprawiedliwości. Wykorzystanie informacji w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym lub karnym, powinno odbywać się wyłącznie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń zagwarantowanych przez prawo krajowe. W uzasadnionych przypadkach prawo krajowe powinno dopuszczać możliwość odstępstw od zasad ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa, np. jeżeli istnieją dowody, że zdarzenie lotnicze zosta-

ło spowodowane świadomie w celu spowodowania szkody lub jest wynikiem rażącego zaniedbania lub jest niezgodne z etyką zawodową.

## **5. Europejskie wymagania w zakresie badania wypadków i incydentów lotniczych**

Na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku Wspólnota Europejska rozpoczęła proces liberalizacji rynku usług lotniczych. Tym samym rozpoczął się proces budowania wspólnej polityki lotniczej w państwach członkowskich. Głównymi celami wspólnej polityki lotniczej WE(UE) były: rozwój transportu lotniczego, zwiększenie dostępu do przestrzeni powietrznej dla wszystkich rodzajów lotnictwa, zmiany w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, harmonizacja przepisów i procedur lotniczych oraz poprawa bezpieczeństwa lotniczego. Jednym z jego elementów bezpieczeństwa lotniczego była harmonizacja przepisów w zakresie badania wypadków lotniczych.

Problemy bezpieczeństwa lotniczego były przedmiotem rozważań w państwach WE zanim nastąpił proces tworzenia wspólnej polityki lotniczej. Pierwszym aktem prawnym dotyczącym bezpieczeństwa lotniczego oraz wzajemnej pomocy przy badaniu wypadków lotniczych była dyrektywa nr 80/1266/EC w 1980 r. w sprawie współpracy i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi w dziedzinie badania wypadków lotniczych<sup>7</sup>. Przyjęcie powyższej dyrektywy było ważnym krokiem w kierunku wypracowania wspólnych standardów w dziedzinie badania wypadków lotniczych. Jednak dyrektywa ta nie zawierała w sobie obowiązku nakazowego i miała charakter dobrowolny, tym samym nie mogła przynieść spodziewanych rezultatów.

Wprowadzenie pakietów liberalizacyjnych oraz ustanowienie wspólnej polityki lotniczej spowodowały istotne zmiany w organizacji i funkcjonowaniu lotnictwa cywilnego w UE. Konieczne się stało wypracowanie uniwersalnych rozwiązań dostosowanych do nowych realiów, a przede wszystkim do dynamicznie rozwijającego się lotnictwa komunikacyjnego. Wzrost ilości operacji lotniczych w lotnictwie komercyjnym kształtujący się na poziomie ok. 5% w skali roku niósł za sobą wzrost zagrożeń bezpieczeństwa. Władze WE(UE) musiały się z tym liczyć, co było widoczne w tworzeniu nowych rozwiązań instytucjonalnych i prawnych. W dziedzinie badania wypadków lotniczych, w miejsce dyrektywy nr 80/1266/EC Unia wprowadziła nową dyrektywę nr 94/56 z dnia 21 listopada

---

<sup>7</sup> Dz. U. WE, L 375 z 31 grudnia 1980 r.

1994 r., ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym<sup>8</sup>.

Nowe przepisy były bardziej precyzyjne i jasno określały postępowanie państw. Dyrektywa ta była jednocześnie wdrożeniem międzynarodowych rozwiązań zawartych w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej. W myśl powyższej dyrektywy państwa zobowiązane zostały do prowadzenia dochodzeń w sprawie każdego wypadku lub poważnego zdarzenia. Większość zaleceń zawartych w Załączniku 13 została implementowana do cytowanej wyżej dyrektywy. Jedną z głównych zasad przyjętych z Załącznika 13 była zasada, zgodnie z którą dochodzenie w sprawie wypadku lotniczego powinno być prowadzone na odpowiedzialność państwa, w którym nastąpił ten wypadek. Natomiast zakres i procedury badania wypadków ustalały poszczególne państwa członkowskie. Celem badania wypadków i innych zdarzeń lotniczych, zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy, nie mogło być ustalenie winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Dyrektywa nr 94/56 dopuszczała możliwość przekazania przeprowadzenia dochodzenia przyczyn wypadku także innemu państwu. Zgodnie z dyrektywą, raporty z przeprowadzonych badań wypadków lotniczych musiały być publikowane i rozsyłane do zainteresowanych organizacji, którymi były: przedsiębiorstwa lotnicze, krajowe władze lotnicze oraz Komisja Europejska. Raporty zawierały wnioski z badań oraz zalecenia, które powinny być wdrożone w celu poprawy bezpieczeństwa. Sformułowanie zaleceń nie mogło stanowić domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek<sup>9</sup>.

Uzupełnieniem cytowanych dyrektyw była kolejna dyrektywa nr 2003/42, dotycząca zgłaszania wszelkich zdarzeń w lotnictwie cywilnym<sup>10</sup>. Głównym powodem jej przyjęcia był fakt, iż często przed wystąpieniem wypadku dochodziło do szeregu incydentów i występowały liczne braki, wskazujące na istnienie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego. Miała ona również poprawić stan bezpieczeństwa lotniczego poprzez zbieranie, magazynowanie, ochronę i rozpowszechnianie istotnych informacji o bezpieczeństwie, tak aby maksymalnie ograniczyć wystąpienie w przyszłości wypadku lotniczego. Reżim instytucjonalno-prawny w zakresie badania wypadków lotniczych na terenie UE ustanowiony na podstawie dyrektyw nr 94/56 oraz 2003/42 znacznie przyczynił się do ograniczenia

---

<sup>8</sup> Dz. U. WE, L 319 z 12 grudnia 1994 r.

<sup>9</sup> G. Zajac, *Wspólna polityka lotnicza Unii Europejskiej*, Przemysł 2009, s. 152.

<sup>10</sup> Dz. U. UE, L 167 z 4 lipca 2003 r.

ryzyka występowania wypadków oraz spowodował daleko idące zmiany w kompleksowym podejściu do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego<sup>11</sup>.

Sytuacja w UE, jak i europejskim lotnictwie cywilnym zaczęła się diametralnie zmieniać na przełomie XX i XXI wieku. UE, która liczyła w 1994 r. dwanaście państw rozrosła się do 27 państw w roku 2011. Liberalizacja rynku lotniczego spowodowała rozwój nisko kosztowych linii lotniczych, zniesione zostały ograniczenia w zakresie kabotażu, rozwinęła się silna konkurencja między przewoźnikami lotniczymi, przewoźnicy zaczęli tworzyć bazy obsługi na terenie innych państw członkowskich, linie lotnicze rozpoczęły eksploatację coraz bardziej skomplikowanej techniki lotniczej. Z tego też względu przepisy dyrektywy nr 94/56 nie przystawały do obecnej rzeczywistości i zachodziła pilna potrzeba dalszego rozwoju stanu prawnego i instytucjonalnego w zakresie polityki lotniczej. UE musiała wziąć większą odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotnicze. Aby sprostać temu zadaniu w roku 2002 powołana została Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA – ang. European Aviation Safety Agency), której podporządkowano problemy związane z bezpieczeństwem lotniczym i certyfikacją statków powietrznych. W latach kolejnych zakres kompetencji EASA ulegał rozszerzeniu. Obecnie EASA jest unijną agendą do spraw bezpieczeństwa lotniczego, odpowiedzialną między innymi, za wdrażanie aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Może także prowadzić badania wypadków lotniczych i innych zdarzeń lotniczych w imieniu państw, a to oznacza, że posiada takie same prerogatywy w tym zakresie, jakie posiadają państwa producenta oraz państwa rejestracji. Zatem EASA powinna być zapraszana do uczestniczenia w badaniu zdarzeń lotniczych, aby przyczynić się do zwiększenia skuteczności badania nie naruszając przy tym niezależności komisji krajowych.

W 2010 r. UE przyjęła nowy akt prawny dotyczący badania wypadków lotniczych w postaci rozporządzenia 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<sup>12</sup>. Zmiana „dyrektywy” na „rozporządzenie” podkreśla rangę i znaczenie nowych przepisów, a także wzmacnia europejski system badania wypadków i incydentów lotniczych. Oceniłoby, że cel, jakim jest ustanowienie wspólnych zasad w tym zakresie, może być osiągnięty wyłącznie na poziomie Unii, dlatego forma „rozporządzenia” jest właściwa i zgodna z zasadą pomocniczości i proporcjonalności, o czym

<sup>11</sup> Por. G. Zajac, *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2011/2012”, s. 70-71.

<sup>12</sup> Dz. Urz. UE L 295/35 z dnia 12.11.2010.

mowa w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej<sup>13</sup>. Powyższe rozporządzenie stosuje się do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów:

- zaistniałych na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty WE(UE);
- w których udział biorą statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim lub eksploatowane przez przedsiębiorstwo z siedzibą w jednym z państw członkowskich i które zaistniały poza terytoriami państw członkowskich;
- w odniesieniu, do których państwo członkowskie jest uprawnione do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela do udziału w badaniu;
- w odniesieniu, do których państwo członkowskie, mające szczególny interes z racji ofiar wśród swoich obywateli lub poważnych obrażeń, którym obywatele ci ulegli, uzyskuje zgodę państwa przeprowadzającego badanie na mianowanie eksperta<sup>14</sup>.

Rozporządzenie 996/2010 potwierdza, że badanie wypadków lotniczych i poważnych incydentów powinno być prowadzone na odpowiedzialność państwa, w którym nastąpił wypadek, lub państwa rejestracji, jeśli miejsce wypadku znajduje się poza terytorium jakiegokolwiek państwa. W tej sytuacji państwo rejestracji może przekazać badanie wypadku innemu państwu lub zwrócić się do niego o pomoc.

W celu zwiększenia skuteczności w zapobieganiu wypadkom i incydentom lotniczym, EASA, we współpracy z właściwymi organami państw członkowskich, powinna także brać udział w wymianie informacji w ramach systemów zgłaszania zdarzeń zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE, unikając jednocześnie wszelkich konfliktów interesów.

Uznaje się, że uczestniczenie EASA i właściwych organów państw członkowskich w wymianie i analizie informacji będzie korzystne dla badania zdarzeń lotniczych poprzez dostęp elektroniczny do istotnych informacji zawartych w centralnym archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym. Komisja Europejska zwraca uwagę, że system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego opiera się na opiniach i wnioskach zebranych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości. W związku z tym dane dotyczące badania

---

<sup>13</sup> Za: G. Zając, dz. cyt. s.72.

<sup>14</sup> Art. 3 rozporządzenia 996/2010.

zdarzeń lotniczych powinny być przechowywane (archiwizowane) i chronione w odpowiedni sposób.

Rozporządzenie 996/2010 zobowiązuje władze lotnicze danego kraju do informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotniczego. Corocznie na szczeblu krajowym publikuje się sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się informacji poufnych.

Badanie wypadków i incydentów powinno być prowadzone przez niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych lub pod jego kontrolą, co pozwoli uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz przypadków ewentualnej interwencji z zewnątrz w procesie ustalania przyczyn zaistniałych zdarzeń. Organy badające zdarzenia lotnicze muszą być w pełni niezależne i nie mogą być poddawane jakikolwiek naciskom z zewnątrz. Powinny też mieć zapewniony natychmiastowy i bezwarunkowy dostęp do miejsca wypadku oraz udostępnione wszelkie elementy niezbędne do przeprowadzenia badań zdarzenia lotniczego, nie naruszając przy tym celów postępowania karnego (pkt 20 rozporządzenia 996/2010). Muszą także posiadać pełną niezależność finansową i dysponować niezbędnymi zasobami osobowymi umożliwiającymi prowadzenie skutecznych badań. Skuteczne badanie zdarzenia lotniczego jest możliwe jedynie pod warunkiem prawidłowego zabezpieczenia ważnych dowodów.

Podobnie jak w Załączniku 13 tak również w rozporządzeniu 996/2010 podkreśla się, że: badania zdarzeń lotniczych w żadnym wypadku nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Są one niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności. W cytowanym rozporządzeniu zwraca się uwagę na promowanie systemu bezsankcyjnego, ułatwiającego spontaniczne zgłaszanie zdarzeń lotniczych. Informacje dostarczone przez osobę w ramach badania zdarzenia lotniczego nie powinny być wykorzystywane przeciwko tej osobie.

W profilaktyce lotniczej istotne znaczenie ma przekazywanie, w możliwie najkrótszym czasie, zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które są wynikiem badania zdarzeń lotniczych. Zalecenia wynikające z badania wypadków lub pochodzące z innych źródeł, np. analiz bezpieczeństwa, powinny być udostępniane i stosowane w profilaktyce bezpieczeństwa lotniczego.

W osiągnięciu celu rozporządzenia 996/2010 pomocna ma być Europejska Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych w Lotnictwie Cywilnym - EURONEST. „Sieć” ta nie stanowi zinstytucjonalizowanej formy współpracy, gdyż nie ma ona osobowości prawnej. Jest to jednostka koordynująca działa-

nia i zarazem forum wymiany doświadczeń wszystkich krajowych organów ds. badania zdarzeń lotniczych. Ma się ona przyczynić do lepszego stosowania i egzekwowania unijnego prawodawstwa w zakresie badania wypadków lotniczych. „Sieć” ma na celu poprawę jakości badań prowadzonych przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wzmocnienie ich niezależności. Zapewnia również wysokie standardy metod badawczych oraz szkolenia inspektorów. Aby osiągnąć cele w zakresie poprawy jakości badań, „Sieć” odpowiada za doradzanie instytucjom Unii w kwestiach związanych z rozwojem i wdrażaniem unijnych strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom i incydentom.

Krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą zwrócić się do EASA i do władz lotnictwa cywilnego innych państw członkowskich o wyznaczenie przedstawiciela, który będzie brał udział w charakterze doradcy w badaniach zdarzeń lotniczych zaistniałych na terytorium innego państwa UE. W tej sytuacji pozostaje on pod kontrolą osoby nadzorującej badanie zdarzenia. Możliwe jest także wyznaczenie przedstawiciela lub przedstawicieli do badania wypadku lotniczego, który miał miejsce na terytorium państwa trzeciego, jeżeli organ ds. badania zdarzeń lotniczych zwrócił się z taką prośbą. Osoby delegowane są uprawnione do: badania szczątków; udziału w czynnościach badawczych poza miejscem wypadku, takich jak analiza części, testy i symulacje, prezentacje techniczne oraz spotkania dotyczące postępów badania, z wyjątkiem spotkań mających na celu ustalenie przyczyn lub sformułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Inspektorzy komisji badającej wypadki lotnicze, zgodnie z art. 12 rozporządzenia 996/2010, mają prawo do:

- nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;
- natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy;
- uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych zapisów oraz do kontroli nad nimi;
- zwrócenia się o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;

- zwrócenia się o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań;
- wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego;
- uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, producenta statku powietrznego, władz lotnictwa cywilnego oraz agencji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub zarządzających portami lotniczymi.

Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje po instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie lub pełnomocnym przedstawicielem.

Jeżeli wszczęte jest postępowanie karne osoba nadzorująca badanie wypadku musi być o tym powiadomiona. Ma ona zapewnić identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych oraz zachować nad nimi nadzór. Jeżeli badanie rejestratorów lub analiza innych dowodów mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie karne. Nieuzyskanie takiej zgody w rozsądnym terminie i nie później niż po upływie dwóch tygodni od otrzymania wniosku, nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie prowadzenia dalszych badań lub analiz. Organ prowadzący postępowanie karne ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów.

Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym organy uprawnione do prowadzenia postępowania karnego oraz przekazuje im (na ich wniosek) odpowiednie materiały z badań. Możliwe jest, że organy prowadzące postępowanie karne przejmą kontrolę nad miejscem zdarzenia. Nie oznacza to, przerwania badań przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych.

Pomiędzy organami badającymi zdarzenie lotnicze i innymi organami powinny zostać zawarte odpowiednie ustalenia umożliwiające poszanowanie niezależności badań. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych ma mieć zapewnioną możliwość rzetelnego i sprawnego prowadzenia badań technicznych. Ustalenia powinny obejmować: kwestie dostępu do miejsca wypadku, zabezpieczenia i dostępu do materiałów dowodowych; raport wstępny i kolejne raporty;

wymianę i właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa; rozwiązywanie konfliktów.

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia 996/2010, państwo członkowskie, na którego terytorium zaistniał wypadek, jest odpowiedzialne za: zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie działań w celu ich ochrony; zabezpieczenie statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków. Ochrona dowodów obejmuje ich sfotografowanie lub rejestrację innymi metodami - wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Nadzorowanie dowodów obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków, pobierać z nich próbki i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub celu niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyrażoną zgodą organu badającego zaistniałe zdarzenie lotnicze. Wszystkie osoby zaangażowane w badanie wypadku zobowiązane są podjąć działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności niedopuszczenie do skasowania nagrań rozmów i alarmów.

Zabezpieczenie szczególnie chronionych danych. Pewne rodzaje dokumentów oraz dane uzyskane w trakcie badania nie mogą być udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego. Zaliczmy do nich:

- oświadczenia osób złożone przed organem ds. badania zdarzeń lotniczych, w trakcie badania zdarzenia lotniczego;
- zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania;
- informacje zebrane przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, które mają charakter osobisty, w tym informacje dotyczące zdrowia poszczególnych osób;
- materiały, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie badania, takie jak notatki, szkice, opinie sporządzone przez inspektorów, opinie wyrażone w trakcie analizy informacji, w tym analizy informacji z rejestratora parametrów lotu;

- informacje i dowody dostarczone przez osoby prowadzące badanie z innych państw członkowskich lub państw trzecich;
- projekty wstępnych lub końcowych raportów lub oświadczeń tymczasowych;
- nagrania głosu i obrazu w kokpicie i ich zapisy pisemne oraz nagrania głosu z jednostek kontroli ruchu lotniczego<sup>15</sup>.

Członków komisji ds. badania zdarzeń lotniczych oraz inne osoby biorące udział w badaniu zdarzenia lotniczego obowiązuje tajemnica zawodowa, w tym do anonimowości osób uczestniczących w wypadku lub incydencie.

Organ odpowiedzialny za badanie wypadku lotniczego przekazuje informacje, które w jego opinii mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom w przyszłości, osobom odpowiedzialnym za produkcję, wyposażenie lub obsługę techniczną oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu. Każde badanie zdarzenia lotniczego kończy się sporządzeniem raportu, który zawiera zalecenia profilaktyczne..

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Na każdym etapie badania zdarzenia lotniczego komisja przekazuje zainteresowanym organom zalecenia dotyczące działań prewencyjnych, których niezwłoczne wprowadzenie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa. Zalecenie w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub poważny incydent. W ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat informuje organ, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub zamierza podjąć oraz o czasie potrzebnym na ich wdrożenie. Wszystkie podmioty otrzymujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, w tym organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich UE, stosują procedury monitorowania postępów w działaniach związanych z wdrażaniem zaleceń komisji.

W celu zapewnienia bardziej kompleksowej i zharmonizowanej reakcji na wypadki, każde państwo UE opracowuje, na poziomie krajowym, plan działania w sytuacji nadzwyczajnej, który obejmuje również pomoc ofiarom wypadków i ich rodzinom. Plany te obejmują m. in. pomoc psychologiczną dla poszkodowanych i ich rodzin oraz pozwalają liniom lotniczym stawić czoła wypadkom o poważnych rozmiarach.

---

<sup>15</sup> Art. 14 rozporządzenia 996/2010.

## 6. Prawne aspekty badania „katastrofy smoleńskiej”

W dniu 10 kwietnia 2010 r. na terytorium Federacji Rosyjskiej (FR) miała miejsce największa „katastrofa<sup>16</sup>” w historii lotnictwa wojskowego w Polsce. W czasie podchodzenia do lądowania, w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, na lotnisku Smoleńsk – Siewiernyj rozbił się samolot Tu-154 M z 96. osobami na pokładzie. Wszyscy zginęli. Pasażerami samolotu byli członkowie delegacji państwowej udający się na uroczystości upamiętniające 70. rocznicę zbrodni w Katyniu, dokonanej przez NKWD na polskich oficerach.

Decyzją władz rosyjskich i przy akceptacji strony polskiej badanie przyczyn wypadku lotniczego powierzono stronie rosyjskiej. Śledztwo przejął rosyjski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (ros. Mieždosudarstwiennyj Awiacyonyj Komitet – MAK), w oparciu o postanowienia Konwencji chicagowskiej. Równoległe z badaniem wypadku przez MAK prowadzone było śledztwo przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) pod przewodnictwem ministra spraw wewnętrznych J. Millera. Strona polska, powołując równoległe własną komisję, uczyniła to z uwagi na presję społeczeństwa i ogólny stan emocji związanych z tą katastrofą, jako że zginęły w niej najważniejsze osoby w państwie. Równoległe prowadzono też dwa postępowania karne przez Prokuraturę Federacji Rosyjskiej i Polską Prokuraturę Wojskową.

W tym miejscu zasadne jest postawienie kilka pytań:

- 1) Czy konieczne było przekazanie badania wypadku lotniczego stronie rosyjskiej?
- 2) Czy reżim Konwencji chicagowskiej ma zastosowanie do badania wypadków lotniczych lotnictwa państwowego?
- 3) Jaki był status statku powietrznego (cywilny, czy państwowy)?

Aby znaleźć odpowiedzi na wyżej postawione pytania, należy w pierwszej kolejności ustalić: czy był to państwowy, czy cywilny samolot. Większość specjalistów prawa lotniczego uważa, że był to samolot państwowy. Przemawiają za tym następujące fakty:

- przynależność samolotu – 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego podległy Ministrowi Obrony Narodowej;

---

<sup>16</sup> Pojęcie katastrofy jest nazwą potoczną i nie występuje w dokumentach normatywnych dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie. Zamiast „katastrofa lotnicza” operujemy obecnie pojęciem „wypadek lotniczy”. Biorąc pod uwagę „katastrofalne” skutki wypadku lotniczego samolotu Tu-154 M pod Smoleńskiej autorzy będą operował terminem „katastrofa”.

- samolot był wpisany do rejestru wojskowych statków powietrznych i posiadał znak lotnictwa wojskowego (szachownica) oraz nr boczny 01<sup>17</sup>;
- w planie lotu, w polu 8 (rodzaj lotu) wpisana była litera M (military);
- załogę samolotu stanowili żołnierze;
- lot miał nadany status Head (STS/HEAD), co oznacza lot z głową państwa na pokładzie, wymagający specjalnego traktowania przez wszystkie służby;
- lotnisko lądowania było lotniskiem wojskowym;
- zabezpieczenie operacji lotniczej na lotnisku realizowali kontrolerzy, którzy nie posiadali licencji cywilnych.

W związku z powyższym badanie wypadku wojskowego statku powietrznego nie powinno być prowadzone zgodnie z Konwencją chicagowską, w oparciu o Załącznik 13. Należy podkreślić, że Konwencja chicagowska ma zastosowanie do lotnictwa cywilnego i cywilnych statków powietrznych. W Załączniku 13 nie znajdziemy zapisów dotyczących badania wypadków lotniczych zaistniałych w lotnictwie państwowym. Badaniem tego typu wypadków zajmuje się Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Tym niemniej prawo nie zabrania, aby wypadki te były badane zgodnie z postanowieniami Konwencji. Zapis zawarty w pkt 5.1 Załącznika 13 mówi, że państwo miejsca zdarzenia wszczyna badanie okoliczności wypadku i jest odpowiedzialne za prowadzenie takiego badania. Może ono jednak przekazać prowadzenie badania w całości lub w części regionalnej organizacji badającej wypadki na zasadzie wzajemnego porozumienia i zgody. Taką regionalną organizacją, która może prowadzić badania wypadków lotniczych cywilnych statków powietrznych jest Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA – ang. European Aviation Safety Agency). Polska jednak nie wystąpiła do władz Federacji Rosyjskiej o przeprowadzenie badania przez międzynarodową organizację lotniczą akceptując decyzję władz FR o badaniu zaistniałego zdarzenia przez MAK. Jedynie do pracy w komisji MAK został delegowany przedstawiciel PKBWL, który pełnił rolę oficera łącznikowego. Niezależnie od

---

<sup>17</sup> Samoloty Tu – 154M będące na wyposażeniu 36. splt miały oznaczenie 01 i 02. Oznaczało to, że są przeznaczone do przewozu najważniejszych osób w państwie (ang. *airforce one*). Samoloty użytkowane w lotnictwie SZ RP mają oznaczenie cyfrowe składające się z 3 lub 4 cyfr. W Polsce nie wypracowano jednolitych zasad numerowania samolotów. W przypadku numeru składającego się z 4 cyfr, z reguły dwie pierwsze cyfry oznaczają nr serii lub wyróżnik typu wg ICAO, a dwie ostatnie są numerami porządkowymi.

działań komisji rosyjskiej (MAK) i polskiej (J. Millera) powołany został zespół parlamentarny, który powadził własne śledztwo.

Badanie wypadków lotniczych przez odpowiednią komisję państwa, na którego terenie wydarzył się wypadek jest procedurą automatyczną wynikającą z postanowień Konwencji chicagowskiej. Natomiast jeśli wydarzy się wypadek statku powietrznego lotnictwa państwowego na terytorium innego państwa sytuacja jest bardziej skomplikowana. Z związku z tym, że nie ma jednolitych międzynarodowych standardów związanych z badaniem tego typu wypadków to współpraca między państwem użytkownika statku powietrznego a państwem na terytorium, którego wydarzył się wypadek może być bardzo utrudniona. W skrajnych przypadkach, państwo miejsca zdarzenia może nie wyrazić zgody na wpuszczenie członków komisji na swoje terytorium, aby dokonać oględzin miejsca zdarzenia i przeprowadzić niezbędne badania. W przypadku zdarzenia z udziałem państwowego statku powietrznego, państwa mogą uzgodnić stosowanie reguł opartych na Konwencji chicagowskiej lub szukać innych rozwiązań. Prawo dopuszcza możliwość badania wypadku przez wspólną komisję jeżeli między dwoma państwami podpisane są stosowne umowy<sup>18</sup>.

W dniu 7 lipca 1993 r. zostało podpisane polsko-rosyjskie porozumienie w sprawie ruchu samolotów wojskowych i wspólnego wyjaśniania katastrof. Zgodnie z art. 11 tego porozumienia(...) wyjaśnienie incydentów lotniczych, awarii i katastrof, spowodowanymi przez polskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej lub rosyjskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej prowadzone będzie wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie. Jednocześnie Strony zapewnią dostęp do niezbędnych dokumentów z zachowaniem obowiązujących je zasad ochrony tajemnicy państwowej. Umowa ta została zawarta na okres pięciu lat i jest automatycznie przedłużana, jeżeli nie zostanie wypowiedziana przez żadną z stron. W dniu zaistnienia „katastrofy” umowa była obowiązująca, mimo to władze polskie nie wystąpiły do strony rosyjskiej o wspólne śledztwo.

G. Zając uważa, że jest kilka przyczyn, które spowodowały, że władze polskie nie zdecydowały się na wykorzystanie tego porozumienia. W art. 11 porozumienia znajduje się zapis mówiący o tym, że: „strony mogą mieć dostęp do dokumentów, lecz z zachowaniem zasad o ochrony tajemnicy państwowej.

<sup>18</sup> Art. 140.1b mówi: *Komisja Lotnictwa Państwowego może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których uczestniczyły statki powietrzne lotnictwa państwowego, jeżeli przewidują to umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, albo jeżeli właściwy organ obcego państwa przekaze tej Komisji uprawnienia do przeprowadzenia badania, albo jeżeli sam nie podjął badania.*

Nie ma w niej mowy o żadnej procedurze, jaką należałoby zastosować w przypadku zaistnienia wypadku lotniczego, nie ma też zapisu, kto miałby wchodzić w skład takiej państwowej komisji z każdej ze stron, nie ma też mowy o tym, czy ma powstać w ogóle jakikolwiek raport końcowy, a gdyby taki powstał, to co miałyby być w nim zawarte. Ponadto, co najważniejsze, postępowanie prowadzone w ramach takiej komisji międzypaństwowej mogłoby być utajnione w całości, gdyby jedna ze stron tak chciała”<sup>19</sup>.

Biorąc pod uwagę brak precyzyjnych zapisów w umowie strona polska uznała, że lepiej będzie badać wypadek zgodnie z zapisami zawartymi w Załączniku 13 niż ryzykować prowadzenie badania zgodnie z mało precyzyjną umową. Konwencja chicagowska zapewnia sprawną procedurę wyjaśniającą i jawność wyników postępowania, takich procedur nie określa polsko-rosyjska umowa z 1993 r.<sup>20</sup>

Po katastrofie pod Smoleńskiem możliwe było albo rozpoczęcie rozmów ze stroną rosyjską w celu ustalenia zasad badania wypadku w oparciu porozumienie z 1993 roku, albo natychmiastowe podjęcie badań przy wykorzystaniu istniejących międzynarodowych procedur wynikających z Konwencji chicagowskiej. Polska wybrała to drugie rozwiązanie. Z perspektywy lat od „katastrofy” pod Smoleńskiem wiemy, że współpraca wynikająca z zastosowania umowy z 1993 r. byłaby niezwykle trudna, gdyż istnieją pewne rozbieżności w stanowiskach obu stron. Nie wiadomo zatem, czy doszłoby do jakiegokolwiek wspólnego ustalenia oraz jak długo prowadzone byłoby takie śledztwo. Wobec tej tragedii narodowej jaką była „katastrofa smoleńska” badanie i ustalenie jej przyczyn było sprawą najwyższej wagi dla społeczeństwa i władz. Społeczeństwo domagało się szybkiego wyjaśnienia sprawy.

Po zakończeniu badania wypadku przez MAK wydany został raport końcowy, zgodnie z którym całkowitą odpowiedzialność za wypadek obarczona została strona polska (...) przyczyną zdarzenia lotniczego jest poważne naruszenie zasad bezpieczeństwa lotów w trakcie wykonywania podejścia do lądowania w warunkach meteorologicznych poniżej minimów, które polegało na: nieodejściu na drugi krąg i znizeniu do niedopuszczalnie małej wysokości poniżej wysokości podjęcia decyzji, przy prędkości pionowej zaniżania dwukrotnie przekraczającej normalną prędkość; braku niezbędnego współdziałania i naruszeniach technologii pracy załogi<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Por. G. Zając, *Zastosowanie reżimu...*, dz. cyt., s. 78.

<sup>20</sup> Tamże, s. 80.

<sup>21</sup> Fragment raportu MAK opublikowany w Newsweeku, [online:] <http://www.newsweek.pl/polska/wyrok-katastrofa-smolenska-bor-pawel-bielawny,artykuly,387755,1.html> [dostęp: 22.07.2017].

Podobną konkluzją kończy się raport komisji J. Millera (...) przyczyną wypadku było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg. Doprowadziło to do zderzenia z przeszkodą terenową, oderwania fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką, a w konsekwencji do utraty sterowności samolotu i zderzenia z ziemią.

W raporcie komisji J. Millera znajdują się zapisy dotyczące działania rosyjskich kontrolerów ruchu lotniczego (...) przekazywanie przez KSL (kierownika strefy lądowania) załodze informacji o prawidłowym położeniu samolotu względem progu DS, ścieżki schodzenia i kursu, co mogło utwierdzać załogę w przekonaniu o prawidłowym wykonywaniu podejścia, gdy w rzeczywistości samolot znajdował się poza strefą dopuszczalnych odchyłeń; niepoinformowanie załogi przez KSL o zejściu poniżej ścieżki schodzenia i zbyt późne wydanie komendy do przejścia do lotu poziomego.

Raport strony rosyjskiej jest finalnym elementem tego procesu, jako że to Federacja Rosyjska prowadziła badanie wypadku jedynie przy udziale akredytowanego przedstawiciela ze strony Polski. Nie ma innych raportów tej samej wagi. Raport strony rosyjskiej całą winą za wypadek obarczył stronę polską.

Raport komisji J. Millera ma wartość wyłącznie ukierunkowaną na zaspokojenie potrzeb i oczekiwań społeczeństwa polskiego, a jego porównywanie z raportem strony rosyjskiej jest nieadekwatne i niewłaściwe<sup>22</sup>.

Z ustaleniami obu komisji zawartymi w raportach końcowych nie zgadzał się zespół parlamentarny. Pod dojściu do władzy Prawa i Sprawiedliwości w roku 2015, postanowiono przystąpić do ponownego badania „katastrofy smoleńskiej” powołując w tym celu specjalną podkomisję, której zadaniem było wyjaśnienie tylko tego zdarzenia.

By wznowić badanie „katastrofy smoleńskiej”, szef MON w lutym 2016 r. zmienił rozporządzenie w sprawie organizacji oraz działania KBWLLP. Do tej pory obowiązywał przepis, zgodnie z którym przewodniczący komisji (czyli szef Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów) mógł wznowić badanie wypadku lub incydentu lotniczego, gdy „zostaną ujawnione nowe okoliczności lub dowody istotne dla sprawy”. Od lutego 2015 r. badanie wypadku może wznowić sam minister obrony, o ile „zostaną ujawnione nowe okoliczności lub dowody mogące mieć istotny wpływ” na przyczyny katastrofy. Nowelizacja rozporządzenia przewiduje też, że w przypadku wznowienia takiego badania

---

<sup>22</sup> Por.: G. Zając, *Zastosowanie reżimu...*, dz. cyt. s. 80.

szef MON może powołać podkomisję, która będzie się zajmowała tylko jednym wypadkiem. Minister Obrony Narodowej uzasadniał, że powodem powołania podkomisji było „ujawnienie ukrywanych lub nieznanymi informacjami mających istotne znaczenie dla badania, które nie były badane z różnych powodów”. Zdaniem wiceszefa podkomisji smoleńskiej dr. Kazimierza Nowaczyka nagromadzenie faktów nieuwzględnionych przez komisję Millera świadczy o tym, że od początku rozważała ona jeden scenariusz przebiegu „katastrofy smoleńskiej”<sup>23</sup>. Należy mieć nadzieję, że ustalenia podkomisji powołanej w roku 2016, przez szefa MON, do ponownego zbadania „katastrofy smoleńskiej” stanowiąc będą uzupełnienie raportu komisji J. Millera i przyczynią się do ostatecznego jej wyjaśnienia.

Równoległe do prowadzenia postępowania wyjaśniającego prowadzone są postępowania mające na celu ustalenie winnych zaistniałego zdarzenia. Jak do tej pory ani prokuratura polska ani rosyjska nie postawiły nikomu zarzutów. Wrak samolotu w dalszym ciągu znajduje się na terenie FR i strona rosyjska nie ma zamiaru go zwrócić stronie polskiej. Można to uznać za jeden element wojny hybrydowej prowadzonej przez FR w stosunku do Polski.

## 7. Podsumowanie

Utrzymanie jak najwyższych standardów bezpieczeństwa w transporcie powietrznym, przy obecnym wzroście przewozów lotniczych, jest sprawą priorytetową. Wymaga to zintegrowanych działań wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność lotniczą. Podstawowy cel, jakim jest bezpieczeństwo w lotnictwie polega na zapobieganiu wszystkim zdarzeniom związanym z użytkowaniem statków powietrznych. Jak pokazują statystyki wypadków i poważnych incydentów lotniczych najsłabszym ogniwem w systemie bezpieczeństwa lotniczego jest człowiek, a przede wszystkim skłonność człowieka do błędów. W lotnictwie uznaje się, że bez mała prawie wszystkie zdarzenia lotnicze zachodzą w wyniku jakiejś pomyłki człowieka, która często nie posiada prostego odniesienia do samego użytkowania statku powietrznego. Dlatego też przedsięwzięcia w ramach zapobiegania wypadkom lotniczym powinny obejmować wszystkie aspekty udziału człowieka w użytkowaniu statków powietrznych, a nie tylko te, które wydają się być najbardziej oczywistymi.

---

<sup>23</sup> Na podst.: [online:] [www.rp.pl/Katastrofa-smolenska/304099931-Jak-MON-uzasadnilo-wznowienie-badania-katastrofy-smolenskiej.html#ap-1](http://www.rp.pl/Katastrofa-smolenska/304099931-Jak-MON-uzasadnilo-wznowienie-badania-katastrofy-smolenskiej.html#ap-1) [dostęp: 22.07.2017].

Osiągnięte wspólnie wysokie rezultaty w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie tłumaczy się przeważnie pracą nad następstwami lub symptomami ludzkiego działania. Jeżeli w rezultacie takiej pracy okazało się, że takie czy inne działania mogą stać się przyczyną zagrożeń bezpieczeństwa, wówczas opracowuje się nowe metody, procedury, przepisy prawa w celu unikania lub sprowadzenia do minimum ich następstw. W celu obniżenia wskaźnika awaryjności lub utrzymania go na dotychczasowym poziomie niezbędne jest wyjście poza ramy pracy nad następstwami ludzkiego działania. Inaczej mówiąc, należy znacznie zaktywizować dążność do wykrycia i zrozumienia przyczyn, które spowodowały wypadek lub poważny incydent lotniczy.

Jednym z kierunków zmierzających do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa było opracowanie i wdrożenie koncepcji systemu zarządzania bezpieczeństwem, który obejmuje podsystemy: (1) przetwarzania i analizy zebranych informacji umożliwiających bieżące badanie stanu bezpieczeństwa, tendencji zmian oraz prognozy zagrożeń; (2) oceny skuteczności przedsięwzięć profilaktycznych i ratowniczych; (3) bank wiedzy o zdarzeniach, narażeniach, stanie bezpieczeństwa oraz o wpływie poszczególnych czynników na bezpieczeństwo.

Dziś możemy powiedzieć, że osiągnięto wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Stało się to możliwe dzięki wytężonej, systematycznej i ciągłej pracy władz i organizacji lotniczych, a także organizacji polityczno-gospodarczych takich jak Unia Europejska, która stała się kreatorem bardzo istotnych zmian w lotnictwie poprzez działania polityczno-prawne.

Obszary wdrażania wysokich standardów bezpieczeństwa zostały rozszerzone i obejmują procesy projektowania i budowy statków powietrznych, selekcji i szkolenia personelu, procedury i przepisy lotnicze, systemy kontroli ruchu lotniczego, działalność wszelkich służb zabezpieczających działalność lotnictwa. Przedmiotem nadzoru, kontroli i ciągłego monitorowania objęte są przedsiębiorstwa lotnicze, a konkretnie ich działalność wynikająca z przeznaczenia i polityka w obszarze bezpieczeństwa. O ogromne znaczenie w zapobieganiu wypadkom lotniczym ma działalność komisji badających przyczyny ich powstawania. W oparciu o wyniki badań wypadków i incydentów lotniczych opracowywane są zalecenia i wnioski mające na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości.

## **Bibliografia:**

Compa T., *Bezpieczeństwo transportu lotniczego w systemie bezpieczeństwa narodowego*, Dęblin 2014.

Compa T., Żmigrodzki R., *Organizacja, zarządzanie i bezpieczeństwo w ruchu lotniczym*, Dęblin 2015.

Karpowicz J., Klich E., *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie*, Dęblin 2011.

Klich E., Szczygieł J., *Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym*, Radom 2010.

Milkiewicz A. (red.), *Podstawy organizacji i metodyki badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym RP*, Poznań 1994, wyd. II, Warszawa 1996.

*Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem (SMM)*, wyd. III, ICAO 2012.

*Podręcznik badania wypadków lotniczych (Doc 6920-AN/855/4)*.

Śliwiak T. *Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej*, Warszawa 1975.

Zajac G., *Zastosowanie reżimu konwencji chicagowskiej w zakresie badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2011/2012”, Przemyśl 2012.

Zajac, G., *Wspólna polityka lotnicza Unii Europejskiej*, Przemyśl 2009.

Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa 1995.