

Studia PRAWNICZE

Zeszyt 2 (191) 2012
Warszawa 2012

Jan Walulik ■

OCHRONA MATERIAŁÓW Z DOCHODZEŃ LOTNICZYCH PRZED NIEOGRANICZONYM WYKORZYSTANIEM PROCESOWYM

Wypadki i incydenty dotyczące statków powietrznych rodzą potrzebę przeprowadzenia postępowań w celu zbadania przyczyn i okoliczności tych zdarzeń. Prowadzą je właściwe komisje dochodzeniowe, których funkcjonowanie definiują przepisy prawa lotniczego. Badania wypadków i incydentów służyć mają wyłącznie poznaniu faktów dotyczących tych zdarzeń oraz poprawie bezpieczeństwa lotniczego.

Dochodzenia w lotnictwie cywilnym, to jest w odniesieniu do wypadków i incydentów cywilnych statków powietrznych, regulowane są normami prawa międzynarodowego – konwencji chicagowskiej¹ i jej załącznika 13² – a ponadto rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 996/2010/UE w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym³ oraz przepisami

¹ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7.12.1944 r. (Dz.U. z 1959 r. nr 35, poz. 212 ze zm.; UNTS Vol. 15, No. 102; ICAO Doc 7300/9), nazywana konwencją chicagowską.

² Załącznik 13 do konwencji chicagowskiej (Dz.Urz.ULC z 2009 r. nr 15, poz. 183 – uwaga: tekst dziennika nie uwzględnia najnowszych zmian, które weszły w życie 18.11.2010 r.), dalej przywoływany jako „załącznik 13”.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 996/2010/UE z 20.10.2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.Urz. L z 2010 r. nr 295, s. 35–50).

ustawy Prawo lotnicze⁴ i aktami wykonawczymi do tej ustawy. W kraju badania takie prowadzone są przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Badania wypadków i incydentów państwowych statków powietrznych prowadzi natomiast Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP). Jej działania podlegają odrębnym unormowaniom. Ograniczają się one do przepisów krajowych, a niekiedy także postanowień umów dwustronnych. W przeciwieństwie do lotnictwa cywilnego nie obowiązują w tym zakresie akty prawa międzynarodowego o światowym zasięgu⁵.

Zasadnicze rozważania w niniejszym artykule odnoszą się do ochrony materiału zgromadzonego w dochodzeniach lotniczych cywilnych. Jednakże na płaszczyźnie krajowej kwestie te unormowane są częściowo tymi samymi przepisami w odniesieniu do obu rodzajów lotnictwa⁶. Dlatego wiele tez zawartych w tym artykule znajdzie także zastosowanie do materiałów zgromadzonych w postępowaniach KBWLLP⁷.

Nie istnieją co prawda przepisy, które zakładałyby bezpośrednio, że materiały zgromadzone w dochodzeniach lotniczych stanowią samodzielną podstawę rozstrzygnięć w innych postępowaniach lub takie, które obligowałyby jakiekolwiek organy do wykorzystania procesowego takich materiałów.

Niemniej jednak problem związany z zastosowaniem materiałów w innych postępowaniach jest aktualny. Zgodnie z przepisami poszczególnych procedur, materiały te mogą być bowiem użyte w postępowaniach dowodowych. Organy prowadzące takie postępowania chętnie sięgają po informacje zebrane przez komisje badawcze, ponieważ są one opracowane przez osoby profesjonalnie do tego przygotowane, są wynikiem bezpośrednich obserwacji skutków zdarzenia i w wyczerpujący sposób prezentują jego przebieg i następstwa. Wykorzystanie materiałów ułatwia pracę prokuratorów i sędziów, pozwala na przyspieszenie postępowań i uniknięcie powielania wysiłków przez różne instytucje.

⁴ Ustawa z dnia 3.07.2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. nr 100, poz. 696 ze zm.), dalej przywoływana jako „Prawo lotnicze”.

⁵ Szerzej na temat dochodzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym J. Walulik, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, „Kontrola Państwowa” 2011, nr 2.

⁶ Dotyczy to celu prowadzenia badania, tj. ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu oraz wydania zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości (art. 134 ust. 1 i 140 ust. 1a Prawa lotniczego), zakazu orzekania co do winy i odpowiedzialności oraz omawianych poniżej zasad ograniczenia wykorzystania materiałów z dochodzenia (art. 134 ust. 1-1f Prawa lotniczego).

⁷ Z zastrzeżeniem, że uwagi odnoszące się do norm prawa międzynarodowego oraz europejskiego nie znajdują do KBWLLP bezpośredniego zastosowania. Normy takie będą natomiast pomocne w prowadzeniu wykładni Prawa lotniczego w sytuacji, gdy ustawa ta przewiduje wspólną regulację pewnych zagadnień w odniesieniu do PKBWL i KBWLLP.

Gdyby kierować się wyłącznie względami ekonomiki procesowej, reglamentacja korzystania z materiałów z dochodzeń lotniczych nie znajdowałaby większego uzasadnienia. System prawa ma jednak na celu realizację ważniejszych wartości – o charakterze merytorycznym. Jak zostanie wyjaśnione poniżej, aksjologiczne podstawy badania wypadków wymagają daleko idącej ochrony wyników dochodzeń przed ich nieograniczonym wykorzystaniem procesowym.

Omawiane tu sprawy są poniekąd pochodną szerszego zagadnienia relacji pomiędzy badaniem wypadków i incydentów statków powietrznych a pozostałymi postępowaniami⁸. Kwestie te dotyczą też pokrewnego problemu ujawniania i wykorzystania informacji z systemu zgłaszania i oceny zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁹. Przy czym w przypadku danych pochodzących z dochodzeń lotniczych sprawa nabiera większego znaczenia. Charakter tych informacji oraz powaga zdarzenia, jakim jest wypadek lub incydent, mają znacznie większe implikacje z punktu widzenia odpowiedzialności przewidzianej w innych obszarach prawa¹⁰.

I. Wykorzystanie materiałów z dochodzeń lotniczych

Przed przejściem do dalszych rozważań należy przede wszystkim wyjaśnić, że w efekcie prac komisji badających wypadki i incydenty statków powietrznych powstają dwa rodzaje materiałów, o odmiennym statusie. Oba mogą być użyte w innych postępowaniach, co generuje istotne problemy i wątpliwości natury prawnej.

Pierwsza grupa obejmuje ustalenia organów, które przybierają formę raportów, uchwał i zaleceń profilaktycznych. Tego rodzaju dokumenty mogą stanowić środki dowodowe w innych postępowaniach. Trzeba tu zaznaczyć, że nie można wykluczyć potraktowania raportów komisji jako dowodów z dokumentów

⁸ Szerzej J. Walulik, *Zasady just culture w badaniu wypadków i incydentów lotniczych*, „Kontrola Państwowa” 2011, nr 6.

⁹ System służy gromadzeniu i analizie informacji o zdarzeniach (przerwy w działaniu, wady, uszkodzenia statków powietrznych lub ich elementów albo inne okoliczności, które miały lub mogły mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu) w celu poprawy bezpieczeństwa lotnictwa. W Polsce systemy obowiązkowych i dobrowolnych zgłoszeń uregulowane są w art. 135a-135c Prawa lotniczego. Na poziomie UE zgłaszanie zdarzeń jest zharmonizowane przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2003/42/WE z dnia 13.06.2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.Urz. L z 2003 r. nr 167, s. 23–36 ze zm.).

¹⁰ Por. *Just Culture Guidance Material for Interfacing with the Judicial System*, EUROCONTROL 2008, s. 6.

urzędowych w postępowaniu administracyjnym (art. 76 § 1 k.p.a.¹¹) lub cywilnym (art. 244 § 1 k.p.c.¹²). Natomiast w procedurze karnej, wobec braku kategorii dokumentu urzędowego, raporty mogą znaleźć użytek po prostu jako dowód z dokumentu. Szczegółowe omówienie tej problematyki, w tym zagadnienia mocy dowodowej takich dokumentów w poszczególnych postępowaniach, z uwagi na swą obszerność, wykracza poza ramy tego opracowania¹³.

Drugi rodzaj materiałów zebranych w dochodzeniu lotniczym to materiał procesowy takiego dochodzenia. Będą to w pierwszej kolejności zgłoszenia o zdarzeniach, a następnie wszelkie środki dowodowe wykorzystane w badaniu, w tym także informacje i dowody uzyskane przez organ dochodzeniowy od innych państw, takie jak: zapisy rejestratorów pokładowych, w tym rejestratorów głosu i obrazu w kokpicie, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, korespondencja pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego, wszelkie oświadczenia (zeznania) osób uzyskane w trakcie badania, ekspertyzy opracowane w trakcie badania, analizy informacji z rejestratora parametrów lotu, wyniki badań medycznych. Do materiałów tych należą też wstępne opracowania organów dochodzeniowych, takie jak notatki, szkice, opinie sporządzone w trakcie badania oraz projekty raportów lub oświadczeń tymczasowych. Podstawowym sposobem wykorzystania tej kategorii materiałów będzie udostępnienie ich przez organ dochodzeniowy na żądanie innego organu w celu bezpośredniego wykorzystania ich jako środków dowodowych w postępowaniach sądowych lub administracyjnych. Poniższe rozważania skupiają się na ograniczeniach takiego ich zastosowania.

II. Dochodzenie lotnicze a inne postępowania

W tym miejscu wypada zasygnalizować możliwe kierunki wykorzystania materiału zgromadzonego w dochodzeniu lotniczym w innych postępowaniach. Kierunki te będą odpowiadać postępowaniom rozstrzygającym o skutkach, jakie różne dziedziny prawa wiążą z zaistnieniem wypadku lub incydentu lotniczego.

W obszarze prawa administracyjnego będzie to związane przede wszystkim z możliwością cofnięcia lub zawieszenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa

¹¹ Ustawa z dnia 14.06.1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071 ze zm.), przywoływana tu w skrócie jako „k.p.a.”.

¹² Ustawa z dnia 17.11.1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 1964 r. nr 43, poz. 296 ze zm.), przywoływana tu w skrócie jako „k.p.c.”.

¹³ Szerzej na ten temat J. Walulik, *Status ustaleń lotniczych komisji dochodzeniowych*, „Kontrola Państwowa” 2012 nr 2.

Cywilnego rozmaitych świadectw, certyfikatów, licencji, zezwoleń i koncesji przyznawanych przez ten organ. Podstawą podjęcia przez Prezesa ULC decyzji w tym przedmiocie zazwyczaj nie będzie sam fakt zaistnienia wypadku lub incydentu, ale konsekwencje tych zdarzeń z punktu widzenia oceny dalszego spełniania określonych w prawie lotniczym wymagań, stanowiących przesłanki wydania wskazanych pozwoleń i aktów kwalifikacyjnych¹⁴.

W dziedzinie prawa cywilnego wypadek lub incydent związany ze statkiem powietrznym może skutkować odpowiedzialnością odszkodowawczą. Oczywiście, podobnie jak w przypadku wskazanych decyzji administracyjnych, przesłanki tej odpowiedzialności są określone odrębnymi przepisami. Nie są one jednoznaczne z pojęciem wypadku lub incydentu zdefiniowanym na potrzeby prowadzenia dochodzenia lotniczego¹⁵. Niemniej jednak zakresy tych pojęć krzyżują się z definicjami wypadku przyjętymi w prywatnym prawie lotniczym¹⁶. Dlatego dochodzeniom mającym na celu ustalenie przyczyn tych zdarzeń będą często towarzyszyć postępowania rozstrzygające o odpowiedzialności cywilnoprawnej. Dokładne omówienie zasad odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie lotniczym wykracza poza tematykę tego artykułu¹⁷. Obecnie należy

¹⁴ Nieobowiązującym już przepisem, który wymagał od Prezesa ULC działania bezpośrednio w związku z podjęciem badania wypadku lub incydentu przez PKBWL, był art. 100 ust. 2 Prawa lotniczego (w brzmieniu do dnia 17.10.2011 r.). Przepis ten stanowił, że w razie badania prowadzonego przez PKBWL lub uprawnione organy państwowe, w celu stwierdzenia czy zaistniały przyczyny cofnięcia albo zawieszenia licencji, na czas prowadzenia tego badania Prezes ULC zawiesza licencję oraz zatrzymuje ją – jeżeli dalsze prowadzenie czynności lotniczych zagraża bezpieczeństwu lotów.

¹⁵ Pojęcie wypadku i incydentu w międzynarodowym i krajowych przepisach dotyczących dochodzeń lotniczych, zob. J. Walulik, *Badanie wypadków i incydentów...*, op. cit., s. 9–10.

¹⁶ Zob. P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 4, s. 32–34. Pojęcie wypadku w prywatnym prawie lotniczym, zob. M. Polkowska, *Pojęcie wypadku lotniczego i doktryna forum non conveniens w systemie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego*, „Palestra” 2005, nr 11–12.

¹⁷ Spośród publikacji krajowych szerzej na ten temat: P. Kasprzyk, *O odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego (komunikacyjnego) za szkody wyrządzone osobom trzecim*, Acta Universitatis Wratislaviensis, nr 3161, Prawo CCCVIII; A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa: Wolters Kluwer, 2010; idem, *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w przypadku turbulencji na gruncie orzecznictwa amerykańskiego*, „Ius Novum” 2010, nr 1; M. Polkowska, *Pojęcie szkody i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w systemie warszawsko-montrealskim*, „Palestra” 2004, nr 9–10; idem, *System warszawski – zarys problematyki*, „Studia Iuridica” 2003, tom 41; idem, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa, Amalcker 2, 2003; M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska: komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa: Liber, 2004; M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego (system warszawsko-montrealski)*,

jedynie zaznaczyć, że występują w tym obszarze różne reżimy. Odpowiedzialność przewoźnika względem pasażerów została uregulowana w konwencji warszawskiej¹⁸, wielokrotnie modyfikowanej, oraz w konwencji montrealskiej¹⁹. Natomiast w pozostałym zakresie odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny, a zasady tej odpowiedzialności określa Prawo lotnicze oraz przepisy prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszającymi za pomocą sił przyrody²⁰. Ponadto w skali międzynarodowej odrębne podstawy odpowiedzialności dla szkód wyrządzonych przez statki powietrzne na powierzchni ziemi przyjęto w konwencjach rzymskich z lat 1933²¹ i 1952²², w Polsce nieratyfikowanych²³.

Z wypadkami i incydentami lotniczymi może wiązać się także odpowiedzialność karna, która ma swoje źródło w przepisach prawa krajowego i międzynarodowego. Będzie to przede wszystkim odpowiedzialność za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o których mowa w rozdziale XXI

„Państwo i Prawo” 1999, nr 9; idem, *Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym europejskim i polskim prawie lotniczym*, „Palestra” 2004, nr 5–6; idem, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa: Uniwersytet Warszawski, 1995, s. 68–80; idem, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa: Lexis Nexis, 2011, s. 62–89.

¹⁸ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r. (Dz.U. z 1933 r. nr 8, poz. 49 ze zm.; LNTS Vol. 137, No. 3145; ICAO Doc 7838, 9201).

¹⁹ Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Montrealu dnia 28.05.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 37, poz. 235; UNTS Vol. 2242, No. 39917; ICAO Doc 9740).

²⁰ Zob. art. 206–207 Prawa lotniczego oraz art. 436 w zw. z art. 435 ustawy z dnia 23.04.1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 1964 r. nr 16, poz. 93 ze zm.).

²¹ Międzynarodowa konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych przez statki powietrzne osobom trzecim na powierzchni ziemi, podpisana w Rzymie dnia 29.05.1933 r.

²² Konwencja o szkodach wyrządzonych na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne, podpisana w Rzymie dnia 7.10.1952 r. (UNTS Vol. 310, No. 4493; ICAO Doc 7634).

²³ Konwencje te posiadają jednak nieduże znaczenie praktyczne z uwagi na niewielką liczbę stron. Szerzej: I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2006, s. 211–237; P. B. Keenan, A. Lester, P. Martin, J.F. McMahon, *Shawcross and Beaumont on Air Law*, London: Butterworths, 1966, s. 517–531; M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, op. cit. s. 90–94. Na wejście w życie oczekują: konwencja o wynagrodzeniu za szkody wyrządzone osobom trzecim przez akty bezprawnej ingerencji w udziałem statku powietrznego, sporządzona w Montrealu dnia 2.05.2009 r. (ICAO Doc 9920) oraz konwencja o wynagrodzeniu za szkody wyrządzone przez statki powietrzne osobom trzecim, sporządzona w Montrealu dnia 2.05.2009 r. (ICAO Doc 9919).

Kodeksu karnego²⁴. W stosunku do żołnierzy służby czynnej w związku z wypadkiem lub incydem zachodzić może ponadto odpowiedzialność za niektóre przestępstwa określone w części wojskowej Kodeksu karnego. Ponadto w rachubę mogą wchodzić także przesłanki odpowiedzialności karnej określone w dziale XII Prawa lotniczego. Odpowiedzialność karna w prawie krajowym uwzględnia regulację tzw. systemu tokijsko-hasko-montrealskiego, składającego się z konwencji tokijskiej z 1963 r.²⁵, konwencji haskiej z 1970 r.²⁶ wraz z protokołem uzupełniającym z 1988 r.²⁷ i konwencji montrealskiej z 1971 r.²⁸, w tym zdefiniowane w dwóch ostatnich umowach przestępstwa międzynarodowe²⁹. Podobnie jak w przypadku pozostałych omówionych podstaw odpowiedzialności, także w prawie karnym nie jest ona bezpośrednio powiązana z pojęciami wypadku lub

²⁴ Ustawa z dnia 6.06.1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r. nr 88, poz. 553 ze zm.), dalej przywoływana w skrócie jako „k.k.”.

²⁵ Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14.09.1963 r. (Dz.U. z 1971 r. nr 15, poz. 147; UNTS Vol. 704, No. 10106; ICAO Doc 8364).

²⁶ Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16.12.1970 r. (Dz.U. z 1972 r. nr 25, poz. 181; UNTS Vol. 860, No. 12325; ICAO Doc 8920), która ma zostać zmieniona protokołem dodatkowym sporządzonym w Pekinie dnia 10.09.2010 r. (ICAO Doc 9959).

²⁷ Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, sporządzony w Montrealu dnia 24.02.1988 r. (UNTS Vol. 1589, No. 14118; ICAO Doc 9518).

²⁸ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23.09.1971 r. (Dz.U. z 1976 r. nr 8, poz. 37; UNTS Vol. 974, No. 14118; ICAO Doc 8966), która ma zostać zastąpiona konwencją o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących lotnictwa cywilnego sporządzoną w Pekinie dnia 10.09.2010 r. (ICAO Doc 9960).

²⁹ Konwencje te nie ustanawiają kompletnych norm prawa karnego. Państwa zobowiązują się do kryminalizacji w porządku wewnętrznym czynów zdefiniowanych w tych aktach. Szerzej na temat wskazanych konwencji i systemu tokijsko-hasko-montrealskiego, zob.: I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law...*, op. cit., s. 289–310; Z. Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „Sprawy Międzynarodowe” 1970, nr 7; idem, *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Sprawy Międzynarodowe” 1971, nr 2; idem, *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, „Sprawy Międzynarodowe” 1971, nr 12; idem, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, 1981; B. Nowak, *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, świetle konwencji Haskiej 1970 z roku*, „Studia Europejskie” 2001, nr 3; idem, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, „Studia Europejskie” 2003, nr 3; J. Rąjski, *Konwencja haska o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Państwo i Prawo” 1971, nr 5; J. Walulik, *Pekińska reforma lotniczego prawa karnego – geneza, istota, rekomendacje* (w oczekiwaniu na recenzję); M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, op. cit., s. 90–93.

incydentu w rozumieniu przepisów o dochodzeniach lotniczych. W wielu przypadkach zakresy tych pojęć będą jednakże pokrywać się z przesłankami norm określających czyny zabronione³⁰.

III. *Just culture* – aksjologiczne podstawy ochrony

Z uwagi na proklamowany przepisami prawa lotniczego wyłączny cel badania wypadków i incydentów – jakim jest bezpieczeństwo lotnicze – a także ze względu na konieczność zachowania odpowiedniej równowagi pomiędzy realizacją tego celu a egzekwowaniem odpowiedzialności, prawo lotnicze przewiduje w ramach zasad *just culture* liczne omawiane poniżej ograniczenia wykorzystania materiałów z dochodzenia³¹.

Ograniczenia te wpływają w praktyce na realizację wartości chronionych w innych gałęziach prawa. Służą one rozstrzygnięciu konfliktu aksjologicznego, sprowadzającego się w tym wypadku do relacji między maksymalizacją sprawiedliwości, której służyć mają w szczególności sankcje karne, a maksymalizacją bezpieczeństwa, której służy badanie wypadków lotniczych³². Dlatego ograniczenia te mogą wzbudzać pewne wątpliwości.

Powstaje między innymi pytanie o wpływ omawianych ograniczeń na suwerenność państw, w tym pełną suwerenność w przestrzeni powietrznej, która została potwierdzona w art. 1 konwencji chicagowskiej. Suwerenność ta rodzi po stronie państw zarówno prawa, jak i obowiązki. W szczególności każde państwo zobowiązane jest zapewnić bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, w tym przestrzeganie reguł ruchu lotniczego nad swym terytorium, a także przez statki noszące jego flagę³³. Ponadto konwencja chicagowska zobowiązuje państwa do ścigania osób naruszających takie przepisy³⁴. Dalszy katalog obowiązków państw w zakresie prawa karnego określają normy wzmiankowanego systemu tokijsko-hasko-montrealskiego. Sankcje karne są zatem jednym z istotnych instrumentów

³⁰ Por. np. pojęcia katastrofy w ruchu powietrznym (art. 173 § 1 k.k.) i wypadku (art. 177 § 1 k.k.) z pojęciami wypadku, incydentu i poważnego incydentu (art. 134 ust. 2 i 5–6 Prawa lotniczego).

³¹ Szerzej na temat idei *just culture* i jej zastosowania do badania wypadków i incydentów statków powietrznych, zob. J. Walulik, *Zasady just culture...*, op. cit.

³² *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 16.

³³ Por. M. Polkowska, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres i ewolucja*, Warszawa: Liber 2010, s. 69–70; M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, op. cit., s. 37–38.

³⁴ Art. 12 *in fine*.

realizacji przez państwa zagwarantowanej im suwerenności i to w obszarze, w którym państwa tradycyjnie wykonują ją samodzielnie³⁵.

Z drugiej jednak strony należy mieć na względzie, że w sferze dochodzeń lotniczych wszelkie informacje przekazywane są przez świadków ze względu na określony prawem cel tych postępowań – to jest poprawę bezpieczeństwa lotniczego. W przypadku incydentów informacje takie przekazywane są także w ramach wzmiankowanych systemów zgłoszeń i mogą stanowić podstawę przeprowadzenia późniejszego dochodzenia. Sformułowany powyżej cel gromadzenia informacji uzasadnia zatem ich ochronę przed dalszym wykorzystaniem w celach innych niż poprawa bezpieczeństwa³⁶.

W tym kontekście za utrzymywaniem odpowiedniego poziomu ograniczeń w wykorzystywaniu omawianych informacji przemawiają przede wszystkim praktyczne doświadczenia różnych państw. Choć z założenia jedną z funkcji sankcji kryminalnej jest prewencja ogólna, to w przypadku wypadków i incydentów lotniczych istnieje szereg przykładów wskazujących na to, że egzekwowanie odpowiedzialności karnej wpływa ujemnie na bezpieczeństwo lotnictwa³⁷. Rodzi ono niechęć do współpracy z organami gromadzącymi informacje dotyczące bezpieczeństwa oraz prowadzącymi badania omawianych zdarzeń³⁸. Tym samym

³⁵ R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation: „Just Culture” and the Administration of Justice*, „Air & Space Lawyer” 2009, Vol. 22 Iss. 2.

³⁶ Jest to przykład szerszego problemu ograniczenia wykorzystania pewnych informacji w związku z celem ich gromadzenia. W odniesieniu do wykorzystania informacji statystycznych por. materiały na ten temat na stronie internetowej Głównego Urzędu Statystycznego: <http://www.stat.gov.pl>.

³⁷ Tak: R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation...*, op. cit., *Establishment of “Just Culture” Principles in ATM Safety Data Reporting and Assessment*, EUROCONTROL, Safety Regulation Commission, 2006 (EAM 2/GUI 6), s. 20. Przytacza się między innymi przypadek ograniczenia zgłoszeń incydentów w związku z wykorzystaniem w postępowaniu karnym przeciwko kontrolerom lotu raportu końcowego z badania incydentu z 1998 r. z udziałem samolotu linii Delta na lotnisku Amsterdam-Schiphol. W okresie, w którym prowadzone było postępowanie karne, liczba zgłoszeń incydentów spadła o połowę, szerzej zob. *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., Appendix 2. Przegląd postępowań karnych przeciw personelowi lotniczemu zob. R. Dunn, S. Colombo, A. Nold, *Criminalization in Aviation: Are Prosecutorial Investigations Relegating Aviation Safety to the Back Seat?*, The Brief, Spring 2009, Vol. 38 Iss. 3. Autorzy stawiają tezę, że w przypadkach winy nieumyślnej sprawcy wypadków lub incydentów nie powinni być ścigani. W takich przypadkach funkcja prewencyjna nie jest bowiem w postępowaniach karnych osiądana, a postępowania te jednocześnie utrudniają dostęp do rzetelnych informacji ze strony lotniczych organów dochodzeniowych.

³⁸ Dostrzeżono także niechęć do dzielenia się informacjami o incydentach na użytek wewnętrzny (pomiędzy kontrolerami lotów) dla celów szkoleniowych, zob. *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 15.

zmniejsza się efektywność działania tych organów, w szczególności wskutek ograniczenia głównego źródła informacji, jakim są zeznania świadków oraz zmniejszenia liczby zgłoszeń incydentów. ICAO przestrzega, że dane zawarte w materiałach z dochodzenia lotniczego, obejmujące informacje dobrowolnie przekazane przez osoby przesłuchane w trakcie badania wypadku lub incydentu, mogą zostać niewłaściwie wykorzystane w późniejszych postępowaniach dyscyplinarnych, cywilnych, administracyjnych i karnych. Dlatego jeśli informacje tego typu zostaną przekazane dalej, to w przyszłości mogą już nie być otwarcie ujawniane prowadzącym badanie. Brak dostępu do wskazanych informacji będzie tamował proces badania i poważnie wpłynie na bezpieczeństwo lotnicze³⁹. Równocześnie istnieją przypadki potwierdzające, że wprowadzenie możliwości poufnego zgłaszania incydentów drastycznie zwiększa liczbę takich zgłoszeń⁴⁰.

W szczególnych przypadkach za ochroną materiałów z badania wypadków lotniczych przemawiać może też wynikająca z prawa międzynarodowego i konstytucji poszczególnych państw zasada zakazu wymuszania samooskarżenia⁴¹. Zagwarantowanie tej zasady musi być realizowane na poziomie procesowego wykorzystania materiałów. Zastosowanie jej na poziomie samego badania wypadków w oczywisty sposób udaremniłoby osiągnięcie celu badania, z uwagi na powszechne składanie zeznań nierzetelnych lub odmowy złożenia zeznań. Dlatego w niektórych państwach prawo lotnicze zakazuje wprost wykorzystywania informacji zgromadzonych w trakcie dochodzenia przeciw osobom, które

³⁹ Zob. uwaga 1 do ust. 5.12.1 załącznika 13.

⁴⁰ Po wprowadzeniu odpowiednich przepisów w Danii w czerwcu 2001 r. liczba zgłoszeń od kontrolerów wzrosła w pierwszym roku z 15 do ponad 900, zob. *Establishment of "Just Culture" Principles...*, op. cit., s. 21. Nie stwierdzono natomiast korelacji pomiędzy procesowym wykorzystaniem materiałów z badania wypadków a dobrowolnym zgłaszaniem incydentów, zob. *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 15. W publikacji tej stwierdza się, że nie odnotowano przypadku, gdy zastosowanie sankcji karnych w związku z wypadkiem spowodowałoby zmniejszenie liczby zgłoszeń incydentów. Wypadki i incydenty są bowiem traktowane przez zgłaszających jako przypadki odmiennej wagi.

⁴¹ Zob. art. 14 ust. 3 lit. g Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych otwartego do podpisu w Nowym Jorku dnia 16.12.1966 r. (Dz.U. z 1977 r. nr 38, poz. 167, UNTS Vol. 999, No. 14668). Ponadto zakaz ten wyprowadzany jest też z zasady demokratycznego państwa prawnego, a także z prawa do rzetelnego procesu sądowego, zob. art. 6 ust. 1 Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności sporządzonej w Rzymie dnia 4 listopada 1950 r. (Dz.U. z 1993 r. nr 61 poz. 284, UNTS Vol. 213, No. 2889, CETS No. 005), art. 2 Konstytucji RP z dnia 2.04.1997 r. (Dz.U. z 1997 r. nr 78, poz. 483 ze zm.). Tak wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10.11.1998 r. sygn. K 39/97, OTK 1998, nr 6, poz. 99.

ich dostarczyły⁴². Przy czym w skali międzynarodowej, podobne, szerokie ograniczenia należą do rzadkości⁴³.

O ile z jednej strony osoba odpowiedzialna za wypadek lub incydent nie może być przymuszana do zeznawania przeciw sobie, to z drugiej strony jej dobrowolna współpraca z komisją badawczą winna być premiowana. Zgodnie z postulatem M. Żylicza, jeśli oskarżonym w związku z wypadkiem lub incydem jest osoba zeznająca wcześniej w sprawie tego zdarzenia przed lotniczym organem dochodzeniowym, to – na zasadzie art. 53 § 2 k.k. (zachowanie się po popełnieniu przestępstwa) – rzetelna współpraca tej osoby z organem powinna być przez sąd uwzględniona na jej korzyść w wymiarze kary.

Ze względu na powyższe kontrowersje, w literaturze przestrzega się przed kryminalizacją lotnictwa, rozumianą jako niczym nieograniczone korzystanie z sankcji karnych i procedury karnej⁴⁴. Choć zasada ograniczenia wykorzystania materiałów zgromadzonych w trakcie badań wypadków i incydentów nie zawsze znajduje powszechne zrozumienie, to wraz z rozwojem idei *just culture* znaczenie tej zasady w prawie rośnie, czego dowodem są zaprezentowane poniżej regulacje i ich ewolucja.

IV. Ograniczenia udostępnienia materiałów

4.1. Prawo międzynarodowe

Podstawowe przepisy w omawianym zakresie zawiera Załącznik 13 do konwencji chicagowskiej. Zgodnie z ust. 5.12 załącznika, ochronie podlegają następujące informacje: oświadczenia osób uzyskane w toku badania przez organy prowadzące badanie, korespondencja między osobami związanymi z operacją statku powietrznego, informacje medyczne lub prywatne dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie, zapisy pokładowych rejestratorów głosu i ich transkrypcje, zapisy nagrań służb ruchu lotniczego i ich transkrypcje, zapisy pokładowych rejestratorów obrazu oraz ich fragmenty lub transkrypcje, opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z informacjami z rejestratorów pokładowych.

⁴² Np. zgodnie z art. 12 pkt. 24 norweskiego prawa lotniczego zakazane jest wykorzystanie jako materiału dowodowego informacji otrzymanych przez organ dochodzeniowy w jakimkolwiek późniejszym postępowaniu karnym prowadzonym przeciwko osobom, które dostarczyły tych informacji, podają za *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 34. Inne przykłady ograniczeń wykorzystania informacji, ibidem, s. 35.

⁴³ Ibidem, *Establishment of "Just Culture" Principles...*, op. cit., s. 20.

⁴⁴ R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation...*, op. cit.; R. Dunn, S. Colombo, A. Nold, *Criminalization in Aviation...*, op. cit.

Ochrona wyraża się w tym, że państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie może ujawniać powyższych materiałów dla celów innych niż badanie wypadku lub incydentu, o ile odpowiedni organ władzy sądowniczej nie stwierdzi, iż ich ujawnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wyniknąć z takiego działania w kraju i skali międzynarodowej dla danego lub przyszłych badań. Ponadto, stosownie do ust. 5.12.1 załącznika 13, wymienione powyżej materiały powinny być zawarte w raporcie końcowym z badania lub jego załącznikach, tylko jeżeli są relewantne dla analizy wypadku lub incydentu. Nierelewantne fragmenty materiałów w ogóle nie powinny być ujawniane. Podobnie nazwiska osób uczestniczących w wypadku lub incydencie nie mogą być ujawniane publicznie przez organ dochodzeniowy (ust. 5.12.2 załącznika 13).

Załącznik 13 zawiera normy międzynarodowe wiążące państwa. Natomiast dla skuteczności w porządkach wewnętrznych, jego postanowienia wymagają transpozycji do prawa krajowego⁴⁵. Faktyczny poziom ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa był przedmiotem krytyki ze strony ICAO. Podczas 33 sesji Zgromadzenia ICAO w 2002 r. organizacja ta ponagliła państwa-strony do analizy i, jeśli to konieczne, dostosowania swojego prawa i polityki do wymogów ochrony określonych danych dotyczących wypadków i incydentów zgodnie z ust. 5.12 załącznika 13, w celu zmniejszenia przeszkód dla prowadzenia dochodzeń lotniczych⁴⁶. Podobne stanowisko ICAO wyraziło w 2004 r. w odniesieniu do ochrony informacji zebranych w ramach systemów gromadzenia i przetwarzania zgłoszeń⁴⁷.

W celu zapewnienia większej skuteczności wskazanych reguł, podczas 36 sesji Zgromadzenia ICAO w 2006 r. do załącznika 13 wprowadzono załącznik E zawierający wytyczne prawne dla państw dotyczące ochrony informacji zawartych w systemach zbierania i przetwarzania danych z zakresu bezpieczeństwa. Przewiduje on, że ujawnianie tych danych dla celów innych niż te, dla których zostały zebrane, powinno być dopuszczone przez prawo krajowe jedynie, gdy istnieją dowody, że zdarzenie zostało spowodowane umyślnie, w wyniku lekkomyślności, rażącego niedbalstwa lub innego świadomego niewłaściwego zachowania. Okoliczności te muszą zostać stwierdzone przez odpowiedni organ, który uzna jednocześnie, że ujawnienie danych jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wyniknąć z takiego działania w kraju i skali międzynarodowej dla dostępności takich danych w przyszłości⁴⁸.

⁴⁵ Szerzej J. Walulik, *Badanie wypadków i incydentów...*, op. cit., s. 15.

⁴⁶ Uchwała Zgromadzenia ICAO A33-17 (ICAO Doc 9848) oraz ICAO State Letter, January 31, 2002 (Ref: AN 6/1-02/14).

⁴⁷ Uchwała Zgromadzenia ICAO A35-17 (ICAO Doc 9848).

⁴⁸ Reguła ta dotyczy danych zebranych we wszelkich systemach gromadzenia i przetwarzania informacji z zakresu bezpieczeństwa, nie tylko w ramach uregulowanych

Ponieważ nadal istniały problemy z implementacją zasad ujawniania informacji z zakresu bezpieczeństwa, ICAO przyjęło kolejne uchwały, ponaglające państwa-strony do analizy i dostosowania prawa i stosowanej polityki do wymogów zawartych w załączniku E do załącznika 13 oraz norm określonych w ust. 5.12 załącznika 13, w tym także w kontekście wytycznych zawartych w załączniku E⁴⁹.

Na brak implementacji ust. 5.12 załącznika 13 zwracano uwagę także w Polsce⁵⁰. Brak ten nie oznaczał nigdy dowolności w wykorzystaniu danych z badania. Teoretycznie pewnym ograniczeniem w tym zakresie był choćby art. 174 Kodeksu postępowania karnego⁵¹ zakazujący zastępowania dowodu z wyjaśnień oskarżonego lub z zeznań świadka treścią pism, zapisków lub notatek urzędowych⁵². Trudno jednak uznać dotychczasowe gwarancje za wystarczające. Niemożność formalnego ujawnienia zeznań złożonych w dochodzeniu lotniczym jako dowodu w postępowaniu karnym nie zmienia faktu, że pojawianie się ich w toku tego postępowania pośrednio wpływało na przekonania sądu.

4.2. Prawo europejskie

Na poziomie europejskim pewne rozwiązania chroniące informacje z zakresu bezpieczeństwa zostały wprowadzone już w dyrektywie nr 2003/42/WE, jednakże wyłącznie w zakresie informacji zebranych w ramach wzmiankowanego powyżej obowiązkowego systemu zgłoszeń⁵³.

w rozdziale 8 załącznika 13 systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania danych o incydentach. Natomiast w odniesieniu do wspomnianych powyżej kwalifikowanych rodzajów informacji, o których mowa w ust. 5.12 załącznika 13, zgromadzonych w toku dochodzenia lotniczego, organem decydującym o ich ujawnieniu, stosownie do ust. 5.12, musi być organ władzy sądowniczej.

⁴⁹ Zob. uchwały Zgromadzenia A36-8 i A36-9 (ICAO Doc 9902), zastępujące ww. uchwały A33-17 i A35-17, następnie uchwały Zgromadzenia A37-2, A37-3 (ICAO Doc 9958), zastępujące uchwały A36-8 i A36-9.

⁵⁰ P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego...*, op. cit., s. 43.

⁵¹ Ustawa z dnia 6.06.1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 1997 nr 89, poz. 555 ze zm.), dalej przywoływana w skrócie jako „k.p.k.”.

⁵² Ponieważ art. 174 k.p.k. będzie nadal znajdował zastosowanie do dokumentów z dochodzenia lotniczego ujawnianych zgodnie z procedurą opisaną w dalszej części artykułu, warto przytoczyć wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21.09.1972 r., IV KR 128/72 (OSNKW 1973, nr 7–8, poz. 99). Sąd stwierdza w nim, że wszelkiego rodzaju pisma i zapiski, mające zastąpić zeznania świadka lub wyjaśnienia oskarżonego, złożone poza rozprawą, nie w formie protokołu i bez gwarancji swobodnej wypowiedzi oraz możliwości wyjaśnienia sprzeczności, nie mają waloru dowodowego i nie mogą zastępować dowodu z wyjaśnień oskarżonego albo dowodu z zeznań świadka.

⁵³ Należy zwrócić uwagę, że w załączniku E do załącznika 13 rekomenduje się szerszy zakres ochrony przed ujawnianiem informacji (dyrektywa ogólnie zezwala na

Dlatego z aprobatą należy odnieść się do zastąpienia dyrektywy nr 94/56/WE rozporządzeniem nr 996/2010/UE. Harmonizacja bezpośrednia ograniczeń w udostępnianiu materiałów z dochodzeń lotniczych stanowi duży krok w kierunku ugruntowania pewności prawa w obszarze wypadków i incydentów lotniczych⁵⁴. Z uwagi na brak powszechnej implementacji ust. 5.12 załącznika 13 występowały dotychczas liczne wątpliwości co do zasad ujawniania danych z badania⁵⁵. Przyjęcie rozporządzenia 996/2010/UE stanowi także kolejny krok na drodze rozszerzania zastosowania zasad *just culture* w europejskim lotnictwie cywilnym⁵⁶.

W zakresie ochrony informacji zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu art. 14 rozporządzenia nr 996/2010 implementuje przepisy ust. 5.12 załącznika 13. Rozporządzenie przewiduje jednak nieco inne zasady ochrony i ustanawia w tym zakresie dwa reżimy. Pierwszy z ich zakazuje udostępniania i wykorzystania pewnych kategorii materiałów i informacji⁵⁷, z wyjątkiem udostępniania i wykorzystania ich w celu badania zdarzenia lotniczego (art. 14 ust. 1). Drugi reżim przewiduje możliwość udostępniania i wykorzystania pewnych informacji w celu badania zdarzenia lotniczego oraz dodatkowo do innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa⁵⁸. Pozostałe zastosowania pozostają objęte zakazem (art. 14 ust. 2)⁵⁹.

ujawnienie informacji organom sądowym na zasadach odpowiednich przepisów prawa krajowego). Natomiast art. 8 ust. 3 dyrektywy zawiera przepis dotyczący niewszczywania postępowań sądowych w określonych kategoriach spraw. Przy czym redakcja tego przepisu, podobnie jak jego implementacji w art. 135a ust. 5 Prawa lotniczego, jest dosyć nieprecyzyjna i musi budzić wątpliwości co do jego praktycznego zastosowania.

⁵⁴ Na aspekt pewności prawa jako elementu *just culture* zwraca uwagę opinia Komitetu Ekonomiczno-Społecznego do projektu tego rozporządzenia, COM(2009) 611 final – 2009/0170 (COD).

⁵⁵ Zob. *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 34–35.

⁵⁶ Co było jednym z założeń prawodawcy europejskiego, zob. opinia Komisji Europejskiej dotycząca skutków regulacji, COM(2009) 611 final – SEC(2009) 1478.

⁵⁷ Zakres tych danych odpowiada zakresowi danych określonych w 5.12 lit. a, c-g i 5.12.2 załącznika 13.

⁵⁸ W szczególności dotyczy to udostępnienia materiałów na podstawie art. 15 ust. 2 i 3 rozporządzenia nr 996/2010/UE osobom odpowiedzialnym za produkcję, obsługę techniczną oraz eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu, a także EASA i krajowym organom lotnictwa cywilnego. Drugi wariant udostępnienia materiałów przewidziany w rozporządzeniu jest jednak niezgodny z ust. 5.12 załącznika 13, który zezwala na ujawnianie materiałów bez zgody sądu wyłącznie do celów badania wypadków lub incydentów. Odstępstwo od normy międzynarodowej w tym zakresie powinno być notyfikowane ICAO przez państwa UE.

⁵⁹ Drugi reżim obejmuje następujące dokumenty: korespondencję pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego (odpowiednik ust. 5.12 lit. b załącznika 13), pisemne lub elektroniczne nagrania i zapisy pisemnych nagrań z jednostek kontroli ruchu lotniczego, w tym sprawozdania i wyniki opracowane do celów

Podobnie jak załącznik 13, rozporządzenie nr 996/2010/UE przewidyuje ponadto możliwość ujawnienia wskazanych informacji do innych celów zgodnych z prawem. Przesłanka ujawnienia została sformułowana tak samo jak w ust. 5.12 załącznika 13. Korzyści wynikające z ujawnienia zapisów – w ramach obu wymienionych wyżej reżimów – do innych celów zgodnych z prawem, muszą przewyższać negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wyrzucić na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Nieco zmodyfikowane zasady regulują przekazanie informacji w powyższym trybie innemu państwu członkowskiemu. Prawo krajowe państwa przekazującego musi bowiem wprost dopuszczać taką możliwość⁶⁰. W każdym przypadku udostępnienie materiałów i informacji powinno dotyczyć tylko danych zdecydowanie koniecznych do celów, dla których zostają przekazywane (art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 996/2010).

Wedle rozporządzenia o ujawnianiu orzekać ma wymiar sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w sprawie ujawnienia zapisów zgodnie z prawem krajowym. Należy jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z normami ICAO organem decydującym w tej sprawie winien być organ władzy sądowniczej (ust. 5.12 załącznika 13). Ponieważ państwa członkowskie UE są równocześnie stronami konwencji chicagowskiej, to obok rozporządzenia, pozostają one związane również treścią załącznika 13. Dlatego, o ile dane państwo członkowskie państwo nie zgłosiło odstępstwa w omawianym zakresie⁶¹, o ujawnieniu materiałów powinien decydować sąd. Ponadto z uwagi na omówione niżej przesłanki ujawnienia, wydaje się, że sąd jest jedynym organem przygotowanym merytorycznie do właściwej ich oceny.

wewnętrznych, pisma przewodnie w sprawie przekazania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa adresatowi przez organ dochodzeniowy, jeśli tego wymaga organ dochodzeniowy wydający zalecenie, zgłoszenia o zdarzeniach sporządzonych na mocy dyrektywy nr 2003/42/WE. Szczególny przepis dotyczy ponadto zapisów z rejestratora parametrów lotu (art. 14 ust. 2 zd. 2).

⁶⁰ Ponadto w takim wypadku przetwarzanie lub ujawnianie otrzymanych zapisów przez organy państwa otrzymującego jest dopuszczalne jedynie po uprzednim zasięgnięciu opinii państwa przekazującego i z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego państwa otrzymującego (art. 14 ust. 3 zd. 2–3 rozporządzenia nr 996/2010/UE).

⁶¹ Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej państwo może uchylić wobec siebie zastosowanie postanowień uchwały prawotwórczej ICAO (np. załącznika 13), przesyłając i notyfikując ICAO różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy ICAO. Szerzej na temat systemu *contracting-out* w ramach konwencji chicagowskiej Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zaleconych metod ICAO*, praca doktorska (niepubl.), Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1971, s. 176–180.

Dodatkową gwarancją ochrony materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu jest uregulowany w art. 15 rozporządzenia nr 996/2010 wymóg dochowania tajemnicy zawodowej. Dotyczy on pracowników organu dochodzeniowego oraz wszelkich innych osób wezwanych do udziału w badaniu.

Należy zauważyć, że przewidziane w rozporządzeniu nr 996/2010 reguły reglamentacji ujawniania materiałów z dochodzeń lotniczych znajdują pierwszeństwo nie tylko przed zasadami dostępu do informacji publicznej⁶² oraz regułami udostępniania rzeczy lub dokumentów na żądanie organów procesowych⁶³, lecz także przed wszelkimi regulacjami specjalnymi⁶⁴.

4.3. Prawo krajowe

W porządku krajowym ograniczenia wykorzystania materiałów komisji badawczych wynikać będą – po pierwsze – z ogólnych zasad rządzących poszczególnymi procedurami, w szczególności przepisów Kodeksu postępowania karnego, a po drugie – z przepisów szczególnych zawartych w Prawie lotniczym.

Z punktu widzenia ogólnych norm procesowych, materiały z dochodzenia lotniczego mogą mieć dwojaki status. Pierwszą grupę tworzą te materiały, które stanowią dokumenty w znaczeniu procesowym – to jest takie, których treść pozwala na ujawnianie ich w postępowaniu jako dowodów z dokumentu. Będą to w szczególności notatki, opinie, protokoły przesłuchań, ekspertyzy, analizy informacji lub pisemne zapisy nagrań opracowane w trakcie badania. W postępowaniu administracyjnym i cywilnym dokumenty takie niekiedy mogą korzystać z przymiotu dokumentu urzędowego. Drugą grupę stanowią materiały, które w innych postępowaniach służyć mogą jako dowody rzeczowe. Są to między innymi zgromadzone przez organ dochodzeniowy szczątki statku powietrznego lub elementy jego wyposażenia, a także tego rodzaju dokumenty, które stanowić będą dowody rzeczowe.

Wykorzystanie materiałów będzie podlegało ogólnym ograniczeniom proceduralnym. W szczególności w postępowaniu karnym będzie to dotyczyć wzmiankowanych powyżej – zakazu substytuowania dowodu z wyjaśnień oskarżonego lub z zeznań świadka za pomocą dokumentów oraz ograniczeń wynikających z zasady bezpośredniości. Dokładne omówienie statusu dokumentów

⁶² Np. w trybie ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2001 nr 112, poz. 1198 ze zm.).

⁶³ Np. art. 76a § 1 zd. 2 k.p.a., art. 248 § 1 i art. 293 k.p.c., art. 217 k.p.k.

⁶⁴ Np. art. 12 ustawy z dnia 23.12.1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz.U. z 2007 nr 231, poz. 1701 ze zm.).

pochodzących z badania wypadków w innych postępowaniach wykracza poza ramy niniejszego artykułu⁶⁵.

Zasadnicze ograniczenia procesowego wykorzystania materiałów zgromadzonych w badaniu wypadku lub incydentu przewidziane są jednak w Prawie lotniczym. Do roku 2011 w prawie krajowym stosownych ograniczeń nie implementowano, co stanowiło naruszenie norm ICAO i było przedmiotem wspomnianej już krytyki.

Zgodnie z nowym art. 134 ust. 1a Prawa lotniczego o udostępnieniu wskazanych materiałów decydować ma sąd⁶⁶. Przepis ten dostosowuje prawo polskie do wymagań wynikających z załącznika 13 oraz rozporządzenia nr 996/2010. W przypadku materiałów pochodzących od PKBWL do rozstrzygnięcia o ujawnieniu właściwy jest Sąd Okręgowy w Warszawie. Pozytywnie ocenić należy rozszerzenie ochrony przewidzianej w omawianym przepisie także na dane zebrane w trakcie badań prowadzonych przez KBWLLP⁶⁷. W tym wypadku o ujawnieniu informacji decydować ma Wojskowy Sąd Okręgowy w Poznaniu. Wydaje się natomiast, że aby uniknąć opisanych poniżej rozbieżności co do statusu materiałów PKBWL i KBWLLP ustawodawca powinien wyraźnie przesądzić, że do badań prowadzonych przez KBWLLP stosuje się przepisy rozporządzenia nr 996/2010⁶⁸.

Przepis art. 134 ust. 1a Prawa lotniczego ogranicza udostępnienie materiałów za zgodą sądu tylko do potrzeb postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego. Jest to zdecydowane zawężenie przypadków dopuszczalnego ujawnienia w stosunku do kryteriów przewidzianych w rozporządzeniu nr 996/2010⁶⁹. Jakkolwiek taka decyzja prawodawcy krajowego nie jest niezgodna z rozporządzeniem⁷⁰, to zasadne jest pytanie o jej sens. Wyłączona

⁶⁵ Por. rozważania na temat statusu raportów z dochodzenia lotniczego w innych postępowaniach, J. Walulik, *Status prawny ustaleń...*op. cit.

⁶⁶ Wprowadzony z dniem 18.09.2011 r. na mocy ustawy z dnia 30.06.2011 r. o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2011 r. nr 170, poz. 1015).

⁶⁷ Pomimo, że co do lotnictwa państwowego prawo międzynarodowe ani europejskie nie stanowi o konieczności ochrony materiałów komisji badawczych.

⁶⁸ Możliwość taka wynika z art. 3 ust. 3 w zw. z art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia. Takie rozszerzenie zakresu zastosowania rozporządzenia byłoby ponadto uzasadnione wobec wciąż zbyt lakonicznej regulacji KBWLLP w Prawie lotniczym. Luki nie likwiduje obecnie nieprecyzyjny przepis odsyłający z art. 140 § 2 Prawa lotniczego.

⁶⁹ W art. 14 ust. 3 zd. 1 rozporządzenia nr 996/2010 mowa jest ogólnie o ujawnieniu do innych celów zgodnych z prawem.

⁷⁰ Art. 14 ust. 3 zd. 2 rozporządzenia nr 996/2010 przewiduje, że państwa członkowskie mogą zdecydować o ograniczeniu zakresu przypadków, w których można podjąć decyzję o ujawnieniu, przy poszanowaniu aktów prawnych UE.

została bowiem możliwość udostępnienia materiałów za zgodą sądu na potrzeby postępowania administracyjnego (np. prowadzonego przez Prezesa ULC), a także różnego rodzaju postępowań kontrolnych oraz postępowań dyscyplinarnych. Ponieważ ujawnienie materiałów i tak podlega określonym zasadom reglamentacji zgodnie z rozporządzeniem nr 996/2010, wydaje się, że tak daleko idąca ingerencja ustawodawcy jest przejawem nieuzasadnionego ograniczenia dyskrecyjnej władzy sądu⁷¹.

Dalszym mankamentem przepisów krajowych jest brak możliwości udostępnienia materiałów z dochodzenia lotniczego na zasadzie zezwolenia sądu innemu państwu członkowskiemu UE. Jeśli takie udostępnienie miałyby być dopuszczalne, Prawo lotnicze powinno to wyraźnie przewidywać⁷².

Ponadto w przepisach krajowych nie wprowadzono jakichkolwiek sankcji związanych z naruszeniem rozporządzenia nr 996/2010 w zakresie dotyczącym ochrony materiałów z dochodzeń lotniczych. Zgodnie z art. 23 rozporządzenia państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

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 stosunku do rozporządzenia przesłanki udostępnienia materiałów bez zgody sądu⁷³. Prawo lotnicze stanowi w tym przypadku o ujawnieniu w celu zapobiegania wypadkom i incydentom⁷⁴, a rozporządzenie – w zależności od reżimu udostępnienia – 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, pomimo że katalog ten jest już określony w art. 14 ust. 1–2 rozporządzenia nr 996/2010.

⁷¹ 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 przedłużenia postępowania w sprawie (art. 106 § 3 tej ustawy).

⁷² Wn. z art. 14 ust. 3 zd. 3 rozporządzenia nr 996/2010 *a contrario*.

⁷³ Dopuszczalności takiego odstępstwa w prawie krajowym art. 14 ust. 3 zd. 2 rozporządzenia nr 996/2010 nie przewiduje.

⁷⁴ Wn. z art. 134 ust. 1a w zw. z ust. 1 Prawa lotniczego *a contrario*.

Z kolei art. 14 ust. 3 rozporządzenia nr 996/2010 stanowi, że korzyści wynikające z ujawnienia powinny przewyższać negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wyrzucić na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Krajowy przepis⁷⁵ powtarza i modyfikuje w tym zakresie („udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki”) treść rozporządzenia, co jest niedopuszczalne. Ponadto wedle brzmienia Prawa lotniczego „negatywne skutki” mają wynikać z ujawnienia, nie tylko dla badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych (jak stanowi rozporządzenie), lecz także „bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej”⁷⁶.

Przepisy niezgodne z rozporządzeniem nr 996/2010 znajdują zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do udostępnienia materiałów zgromadzonych przez KBWLLP. W tym wypadku przepisy rozporządzenia nr 996/2010 nie będą miały pierwszeństwa przed ustawą, ponieważ nie dotyczą one lotnictwa państwowego (art. 3 ust. 3 rozporządzenia), a prawo krajowe nie odsyła do ich stosowania w tym zakresie.

Pozytywnym aspektem przepisów krajowych jest wprowadzenie w art. 134 ust. 1f zakazu dowodowego dotyczącego przesłuchań członków PKBWL i KBWLLP jako świadków, co do faktów mogących ujawnić wyniki badań podlegające omawianej w tym artykule ochronie. Przepis ten ma na celu unikanie obchodzenia opisywanych tu zasad udostępniania materiałów za pomocą przesłuchań osób znających ich treść.

W tym kontekście, *de lege ferenda* zakaz ten należałoby wyraźnie rozszerzyć o przesłuchanie wszelkich osób wezwanych do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego⁷⁷. W szczególności dotyczy to ekspertów uczestniczących w pracach organów dochodzeniowych. Jest to uzasadnione zachowaniem spójności z innymi uregulowaniami. Po pierwsze, wskazane osoby mogą korzystać z uprawnień członków komisji badawczej, obowiązuje je także tajemnica zawodowa⁷⁸. Po drugie, ekspertyzy uzyskane w trakcie badania podlegają już ochronie na zasadzie art. 14 ust. 1 lit. d rozporządzenia nr 996/2010.

⁷⁵ Art. 134 ust. 1b Prawa lotniczego.

⁷⁶ Jest to kolejne zawężenie przypadków udostępnienia materiałów za zgodą sądu. W tym wypadku jest ono niezgodne z zobowiązaniem wynikającym z ust. 5.12 załącznika 13. Może ono także budzić wątpliwości w świetle art. 14 ust. 3 zd. 2 rozporządzenia nr 996/2010.

⁷⁷ *De lege lata* wykładnia w tym kierunku może budzić wątpliwości.

⁷⁸ Art. 11 ust. 3 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia nr 996/2010.

V. Przesłanki ujawnienia materiałów

Po omówieniu przepisów międzynarodowych, europejskich i krajowych, regulujących ograniczenia wykorzystania materiałów z dochodzeń lotniczych, oraz określeniu norm, którymi związany będzie orzekający w tym zakresie sąd krajowy – warto szczegółowo przeanalizować przesłanki, które decydować będą o ujawnieniu tych materiałów.

Przed wszystkim udostępnienie materiałów i informacji powinno dotyczyć tylko danych zdecydowanie koniecznych do celów, dla których zostają przekazywane (art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 996/2010). Aby w pełni zrealizować ochronną funkcję omawianych ograniczeń, w myśl powyższej zasady, organ decydujący o ujawnieniu powinien dokonać wstępnej oceny materiałów jako dowodów w danym postępowaniu. Po pierwsze, ujawnienie materiałów jako dowodów musi być w takim postępowaniu dopuszczane⁷⁹. Po drugie, udostępniane materiały służyć muszą udowodnieniu okoliczności, która nie została jeszcze udowodniona, a ma znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Po trzecie, materiały te muszą być przydatne do stwierdzenia takiej okoliczności⁸⁰. Ponadto przepis art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 996/2010 ma niewątpliwie na celu także uniknięcie sytuacji, w której ze względów ekonomiki procesowej organy procesowe sięgać będą po materiały z dochodzenia lotniczego, rezygnując jednocześnie z przeprowadzenia innych dostępnych dowodów. Poszukując właściwych kryteriów oceny w tym ostatnim wypadku, warto odwołać się do – wypracowanego w doktrynie postulatu – ograniczenia substytuowania dowodami z dokumentów, dowodów bardziej bezpośrednich⁸¹.

Należy z kolei rozważyć, jakie szczegółowe kryteria oceny przyjąć powinien sąd, ważąc, czy korzyści z ujawnienia informacji z dochodzenia lotniczego przewyższają negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to

⁷⁹ Por. w szczególności rozważania w tym artykule dotyczące zakazu substytuowania dowodu z wyjaśnień oskarżonego lub z zeznań świadka treścią pism, zapisków lub notatek urzędowych.

⁸⁰ W przeciwnym razie wnioski dowodowe odnoszące się do materiałów, stosownie do art. 170 § 1 pkt 1–3 k.p.k. i tak zostałyby oddalone przez sąd prowadzący dane postępowanie, po udostępnieniu tych materiałów. Por. też treść przepisów art. 227 k.p.c. oraz art. 75 § 1.

⁸¹ Między innymi wskazuje się, że dokument może zostać w postępowaniu karnym ujawniony jedynie wówczas, gdy nie eliminuje innego, bardziej pierwotnego źródła dowodu lub gdy zachodzi bezwzględny brak takiego źródła dowodu lub jego niedostępność. Zob. A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym*, Kraków: Oficyna a Wolters Kluwer business, 2007, s. 86–94; R. Kmiecik, *Naczelné zasady procesowe w postępowaniu karnym*, [w:] R. Kmiecik, E. Skrętowicz, *Proces karny. Część ogólna*, Zakamycze 1999, s. 95–96.

mogłoby wyrzucić na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Rozporządzenie nr 996/2010/UE ani prawo krajowe nie dają odpowiedzi na to pytanie. Wskazana klauzula określająca przesłankę ujawnienia informacji jest dość ogólna i może być bardzo różnie interpretowana. Aby pewność prawa mogła być w praktyce utrzymana, ważne jest, by przesłanka ta była jednolicie interpretowana w państwach członkowskich. W tym celu powinna być ona oparta na wytycznych o szerokim zakresie międzynarodowego uznania.

Jedną z możliwości jest zastosowanie bezpośrednio wskazań wynikających z załącznika E do załącznika 13. Zgodnie z tym dokumentem, za stan, w którym ujawnienie informacji z dochodzenia lotniczego jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania w kraju i skali międzynarodowej dla danego lub przyszłych badań, należałoby uznać sytuację, gdy istnieją dowody, że zdarzenie zostało spowodowane umyślnie, w wyniku lekkomyślności, rażącego niedbalstwa lub innego świadomego niewłaściwego zachowania⁸². Wskazania zawarte w załączniku E są jednak skierowane do państw i mają charakter wytycznych legislacyjnych⁸³. Wytyczne te nie zostały zastosowane na poziomie europejskim w ramach harmonizacji bezpośredniej. Niemniej jednak, ich wdrożenie w prawie państw członkowskich jest nadal możliwe w świetle art. 14 ust. 3 zd. 3 rozporządzenia nr 996/2010. Jednakże, nawet wobec braku implementacji załącznika E do załącznika 13, zawarte w nim wytyczne mogą służyć sądom jako wskazówka co do wykładni przepisów rozporządzenia implementujących ust. 5.12 załącznika 13⁸⁴.

Inne wskazówki co do wykładni prowadzą zresztą do podobnych wniosków. Dyrektywę interpretacyjną o powszechnym zasięgu europejskim mogłaby stanowić rozwinęta przez EUROCONTROL koncepcja tzw. uczciwych błędów. Są to błędy dopuszczalne ze względu na stopień doświadczenia i wykształcenia, z wyłączeniem działań umyślnych, rażącego niedbalstwa lub działań niszczyielskich⁸⁵. Koncepcja ta funkcjonuje już w ramach systemu obowiązkowych zgłoszeń, co daje tu pewne podstawy do stosowania analogii⁸⁶.

⁸² Za taką interpretacją przesłanki ujawnienia z ust. 5.12 załącznika 13 przemawia uwaaga 2 do ust. 5.12.1, w której w sprawie ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa odsyła się do załącznika E załącznika 13. Na potrzebę analizy ust. 5.12 w kontekście załącznika E wskazują też cytowane uchwały Zgromadzenia ICAO wzywające państwa do implementacji tych przepisów.

⁸³ Zob. ust. 1.2 załącznika E do załącznika 13.

⁸⁴ Por. R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation...*, op. cit., P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego...*, op. cit., s. 44.

⁸⁵ Zob. *Establishment of „Just Culture” Principles...*, op. cit., s. 17–18, *Just Culture Guidance Material...*, op. cit., s. 12–13.

⁸⁶ Por. art. 8 ust. 3 dyrektywy nr 2003/42/WE i art. 135a ust. 5 Prawa lotniczego.

Ze zgromadzonych tu uwag wynika ponadto dodatkowe spostrzeżenie, że dla dokonania prawidłowej oceny przesłanek udostępnienia materiałów na potrzeby innego postępowania, sąd orzekający o ujawnieniu, powinien mieć dostęp do całości materiału zgromadzonego w tym postępowaniu.

* * *

Powyższe rozważania uzmysławiają, że implementacja zasad *just culture* w obszarze ochrony materiałów z dochodzeń lotniczych jest nie tylko kwestią odpowiedniego prawodawstwa, ale także konsekwentnej praktyki orzeczniczej. Gdy w Europie rozpoczęto po raz pierwszy dyskusję na temat prawnych aspektów *just culture*, panowała opinia, że wdrożenie tej idei będzie wymagało znaczących zmian legislacyjnych. Z czasem debata ta zmierza coraz bardziej w kierunku odpowiedniego stosowania prawa⁸⁷. Wraz z wprowadzeniem opisanej powyżej procedury ujawnienia z rozporządzenia nr 996/2010/UE waga tego zagadnienia rośnie.

Niestety, spostrzeżono, że potrzeba utrzymania *just culture* nie jest dostatecznie rozumiana w kręgach przedstawicieli wymiaru sprawiedliwości⁸⁸. Wynika stąd zwrot wysiłków EUROCONTROL w stronę budowania świadomości tej idei w sądownictwie⁸⁹. Efektem tych prac jest między innymi wydanie w 2008 r. cytowanego tu wielokrotnie podręcznika *Just Culture Guidance Material for Interfacing with the Judicial System*.

Kończąc rozważania nad ochroną materiałów z dochodzeń lotniczych przed nieograniczonym wykorzystaniem procesowym, warto zauważyć, że omawiane w tym artykule przepisy dotyczą też ochrony tych informacji przed wszelkimi innymi przypadkami niewłaściwego wykorzystania. Prócz postępowań sądowych i administracyjnych, badaniom wypadków i incydentów lotniczych towarzyszą często głośne kampanie prasowe. Wówczas opinia publiczna oczekuje zazwyczaj tropienia winnych, co media często w sposób agresywny realizują⁹⁰. Wyniki publikacji nie pozostają bez wpływu na bieżące oraz późniejsze dochodzenia lotnicze. Poprzez wpływ na świadków kampanie prasowe utrudniają też pracę organom dochodzeniowym i zakłócają urzeczywistnienie prewencyjnego celu prowadzonych badań. Aby uniknąć tych konsekwencji i zapewnić

⁸⁷ R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation...*, op. cit.

⁸⁸ Tak: Safety Data Reporting and Data Flow Task Force, *Report on ATM Incident Reporting Culture: Impediments and Practices*, EUROCONTROL 2005.

⁸⁹ R. D. van Dam, *Preserving Safety in Aviation...*, op. cit.

⁹⁰ Ibidem, *Establishment of "Just Culture" Principles...*, op. cit., s. 20.

pragmatyczną realizację zasad *just culture*, EUROCONTROL wydał podręcznik postępowania w relacjach z mediami⁹¹. Wskazuje się w nim między innymi, że analizom wypadków i incydentów powinna towarzyszyć odpowiednia polityka informacyjna organów badawczych. Media muszą bowiem otrzymywać pewne informacje urzędowe, gdyż w przeciwnym razie przekazywać będą dane nieoficjalne i nieautoryzowane, co może dodatkowo utrudnić rzetelne przeprowadzenie dochodzenia⁹².

RESTRICTIONS ON USE OF AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION MATERIALS IN ADMINISTRATIVE AND COURT PROCEEDINGS

The article discusses the issue of records collected in aircraft accidents and incidents investigations in regard to their use in other procedures. The author summarizes the present state of international, European and national air law relating to protection of safety investigation records. Manner in which such information may be used in particular proceedings is mentioned first. Further, the author presents directions of use of the records, as well as axiology of record protection and premises of their authorized disclosure. The text includes remarks concerning implementation of international and European rules in Poland and proposals *de lege ferenda*. Besides that, the author points out the differences as to the status of records gathered in civil and state safety investigations.

⁹¹ *Just Culture Guidance Material for Interfacing with the Media*, EUROCONTROL 2008.

⁹² Wytyczne zawarte w tym podręczniku EUROCONTROL skierowane są do lotniczych organów dochodzeniowych, ale z uwagi na podobną specyfikę pracy mogą z powodzeniem zostać zastosowane przez wszelkie organy prowadzące postępowania związane z wypadkami i incydentami statków powietrznych.