

Wprowadzenie*

Należy zapewnić ogólnie wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a także należy podjąć wszelkie działania w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie publiczne do transportu lotniczego (...)

Szybkie przeprowadzanie badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym poprawia stan bezpieczeństwa lotniczego i pomaga zapobiegać występowaniu wypadków i incydentów (...)¹.

Wydział Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego i Międzywydziałowe Koło Prawa Lotniczego AVION² we współpracy z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zorganizowali konferencję naukową pt. „Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych – rozporządzenie 996/2010”, która odbyła się 9 grudnia 2011 r. w siedzibie Uczelni w Warszawie. Materiały z tej konferencji zawiera niniejsza publikacja.

* Monografia ta powstała dzięki grantowi Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego, a także pomocy i zaangażowaniu Pani Emilii Rekosz oraz członków Międzywydziałowego Koła Prawa Lotniczego AVION.

¹ Preambuła do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010, nr 295, poz. 35).

² Międzywydziałowe Koło Prawa Lotniczego AVION zostało powołane z inicjatywy dr Anny Konert. Zrzesza pasjonatów lotnictwa i prawa lotniczego. Historia AVION nie sięga daleko – oficjalna proklamacja miała miejsce zaledwie w październiku 2011 r., jednak zainteresowanie studentów i wsparcie ze strony przedstawicieli doktryny i branży lotniczej, z jakim spotkała się ta inicjatywa już na początku działalności, pozwala sądzić, że przedsięwzięcie wkracza na ścieżkę dynamicznego rozwoju. Jedną z głównych myśli, która przyświecała tworzeniu AVION, była możliwość współpracy studentów, absolwentów oraz specjalistów z różnych środowisk naukowych. Założyciele AVION nie ograniczają możliwości uczestniczenia w pracach koła jedynie do osób ściśle związanych z Uczelnią Łazarskiego, wierząc, że AVION będzie projektem zrzeszającym ambitnych pasjonatów szczerze poświęconych rozwijaniu wiedzy oraz umiejętności w dziedzinie prawa lotniczego. Por. www.avion.org.pl

Komisja Europejska 29 października 2009 r. przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im³. Rozporządzenie to zastąpiło dyrektywę Rady 94/56/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁴ i weszło w życie 2 grudnia 2010 r. jako rozporządzenie europejskie 996/2010⁵. Celem rozporządzenia jest uaktualnienie istniejących regulacji w dziedzinie badania wypadków lotniczych. Przepisy rozporządzenia zobowiązują Polskę do dokonania odpowiednich zmian w polskim prawie, zwłaszcza w zakresie współpracy pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) a prokuraturą i innymi zaangażowanymi organami, europejskiego wymiaru badania wypadków lotniczych, udziału w badaniu EASA (European Aviation Safety Agency) i innych państw członkowskich, ochrony danych osobowych w procesie badania zdarzeń lotniczych, profilaktyki w zakresie bezpieczeństwa oraz krajowego planu działania w sytuacji nadzwyczajnej, jak również inne rozwiązania prawne. Powyższa problematyka jest tematem niniejszej publikacji.

Obecnie w Polsce trwają prace nad projektem zmian do Ustawy prawo lotnicze w zakresie badania wypadków lotniczych. Ponadto nowelizacja prawa lotniczego z 2001 r. – ustawa z dnia 30 czerwca 2011 roku o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw⁶, dokonała zmian w zakresie funkcjonowania cywilno-wojskowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP). Zgodnie z nowym brzmieniem art. 140 badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (zwana dalej Komisją Lotnictwa Państwowego), powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych na okres jednego roku. W związku z tą zmianą zostało wydane rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego⁷.

³ COM(2009) 611, wersja ostateczna.

⁴ Dz.U. L 319 z 12 XII 1994 r., s. 14.

⁵ Dz. Urz. UE, seria L, nr 295 z 12 XI 2010 r.

⁶ Dz.U. z 2011 r., Nr 170.

⁷ Dz.U. z 2012 r., Nr 724.

Decyzja Nr 254/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 sierpnia 2012 roku⁸, która weszła w życie 1 września, określa imienny skład KBWLLP, z uwzględnieniem stanowisk przewodniczącego, jego dwóch zastępców, sekretarza oraz siedzibę i inne kwestie dotyczące działania komisji.

Ponadto 29 stycznia 2013 r. zostało wydane rozporządzenie ministrów Obrony Narodowej oraz Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie współpracy Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych⁹.

Istotnym osiągnięciem na szczeblu międzynarodowym, w którym swój udział miała także Polska¹⁰, było stworzenie 1 marca 2013 r. ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families.

Anna Konert

⁸ Dz.U. MON z 2012 r., Poz. 383.

⁹ Dz.U. 2013.187.

¹⁰ Z ramienia Departamentu lotniczego Ministerstwa ds. transportu do udziału w Grupie Zadaniowej ICAO ds. wsparcia rodzin ofiar wypadków lotniczych wyznaczony został Michał Fronczak. W Grupie Zadaniowej jest również Anna Konert.