



Zespół Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym

dr Piotr Kasprzyk, radca prawny
Zespół Lokalizacji Zagrożeń
w Lotnictwie Cywilnym

Wpływ przepisów na system raportowania

Konferencja Naukowa „Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych -
Rozporządzenie 996/2010”, Warszawa, 09.12.2011

→ Tradycyjne podejście do odpowiedzialności
SANKCJA

→ Nowe podejście do odpowiedzialności
JUST CULTURE

SAFETY CULTURE

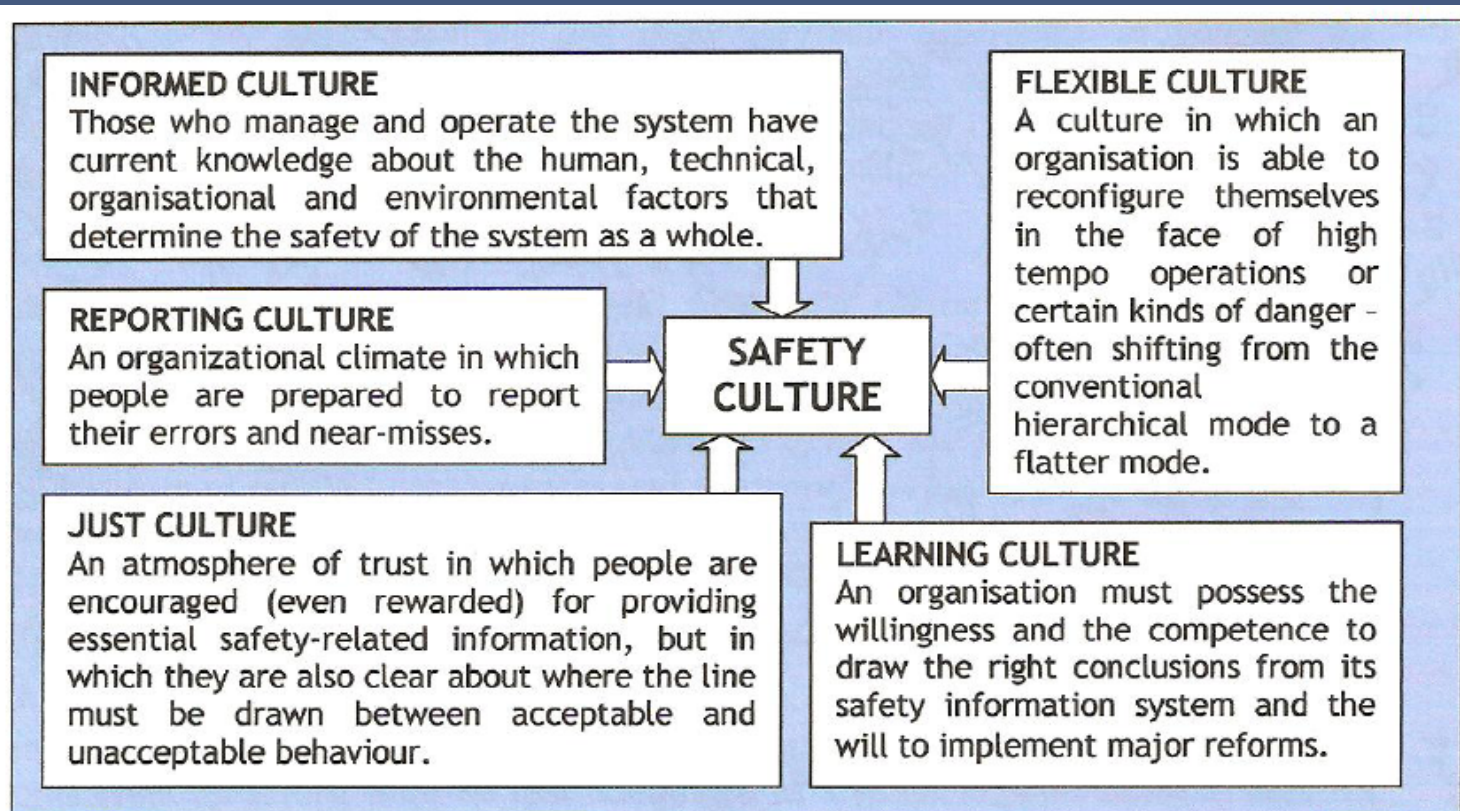


Figure 1. Based on Reason (1997) The Components of Safety Culture: Definitions of Informed, Reporting, Just, Flexible and Learning Cultures

Reporting Culture vs Just Culture

Wprowadzenie Systemu Dobrowolnego Raportowania (Reporting Culture) uzależnione jest przede wszystkim od prawnej pewności, jakie zachowania czy zdarzenia korzystają z ochrony prawnej pod warunkiem ich zgłoszenia (Just Culture)

- ✓ na poziomie systemów krajowych
- ✓ na poziomie organizacji lotniczej

JUST CULTURE (1)

Wprowadzenie systemu dobrowolnego powiadamiania zależy od zagwarantowania **prawnej pewności** zgłaszającym, że nie będą wobec nich wyciągane **konsekwencje prawne**.

Władze danej organizacji muszą wyraźnie określić, jakie zachowania są akceptowalne i nie podlegają sankcjom, a jakie działania nie mogą korzystać z ochrony prawnej.

JUST CULTURE (2)

Konieczne jest wytyczenie granicy między zachowaniami akceptowalnymi, których zgłaszanie nie powoduje żadnych sankcji i zachowaniami nie korzystającymi z ochrony.

Nie powinny być tolerowane:

- ✓ zachowania umyślnie godzące w bezpieczeństwo
- ✓ działania rażąco niedbałe (gdy skutek danego zachowania można było przewidzieć)

ZGŁASZANIE ZDARZEŃ LOTNICZYCH (RAPORTOWANIA) JAKO ELEMENT SMS

Pierwszym działaniem w każdym SMS jest zebranie informacji związanych z bezpieczeństwem

System zgłaszania zdarzeń lotniczych to podstawowy sposób zbierania informacji o zagrożeniach dla bezpieczeństwa lotniczego, szczególnie jeśli idzie o tzw. czynnik ludzki

CO MA WPŁYW NA SKUTECZNOŚĆ SYSTEMU?

Zaufanie do prowadzącego System

Ochrona danych osobowych (poufność)

Ochrona prawna zgłaszającego (non-punitivie)

Niezależność od władz organizacji (władzy lotniczej)

Łatwość zgłaszania zdarzeń, przejrzyste procedury

Informacje zwrotne , rozpowszechnianie

SYSTEMY ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU LOTNICZYM				
Składający zawiadomienie - kontakt:				
Data i czas nastąpienia zdarzenia		Miejscie zdarzenia		
Rejon SP	Typ SP	Zmiana rozporząd. SP	Rodzaj operacji lotniczej	
Właściciel SP		Użytkownik SP		
Adres i nr tel. właściciela / użytkownika SP				
Liczba osób poszkodowanych w zdarzeniu lotniczym				
	Ołtarz śmierci	Poszkodowani	Łatki ran	Nie ustalono
Zabija				
Poszkodowani				
Osoby poszkodowane				
Ustalenie skutku po siłowni				
Zatłoczony	Poszkodowany	Łatki ran	Bez skutku	Nie ustalono
Inne uwagi materiału				
Opis okoliczności zdarzenia lotniczego				
Droga Przewodząca PKBWL o badaniu zdarzenia i oświadcze:				
Kwalifikacja zdarzenia:				
Badanie prowadzić:				
Kierujący Zespołem Badawczym / Nadzorujący z PKBWL:				
Nie ustalający zdarzenia lotniczego				
Proponowany termin nadzoru nadzoru przeprowadzonego badania				
PKBWL - tel: +48 22 630 11 42; PKBWL - fax: +48 22 630 11 43; E-mail: pkbwl@mi.gov.pl Tel. alarmowy: 0 500 233 233		Podpis i pieczęć Przewodzącego PKBWL		

Wypadki i incydenty -
PKBWL

Zdarzenia lotnicze –
raportowanie obowiązkowe

Zgłaszanie dobrowolne
(posiadacz certyfikatu,
krajowy zespół)



OCHRONA PRACOWNIKÓW

DYREKTYWA UE 2003/42

Zgodnie z określonymi w prawie krajowym procedurami oraz praktykami Państwa Członkowskie zapewniają, że pracownicy zgłaszający incydenty, o których mogli wiedzieć, nie podlegają żadnym szkodliwym dla nich działaniom ze strony ich pracodawcy

PRAWO LOTNICZE

Pracodawca nie może w żaden sposób dyskryminować pracownika, który dokonał zgłoszenia w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania



OCHRONA PRAWNA PRZED POSTĘPOWANIEM

DYREKTYWA UE 2003/42

BEZ USZCZERBKU DLA
PRZEPISÓW PRAWA
KARNEGO Państwa
Członkowskie powstrzymują się
od wszczynania postępowań w
odniesieniu do popełnionych
nieumyślnie, o których
dowiedziały się tylko dlatego, że
zostały zgłoszone zgodnie z
krajowym programem
obowiązkowego zgłaszania, co
jednak nie dotyczy przypadków
rażącego niedbalstwa

PRAWO LOTNICZE

Z ZACHOWANIEM
PRZEPISÓW PRAWA
KARNEGO, nie wszczyna się
postępowania w odniesieniu do
naruszeń prawa popełnionych z
winy nieumyślnej, z wyjątkiem
przypadków rażącego
niedbalstwa, o których
dowiedziano się tylko na
podstawie zgłoszenia
dokonanego zgodnie z systemem
obowiązkowego zgłaszania



Art. 16 tzw. rozporządzenia bazowego EAS A (216/2008)

2. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów prawa karnego państwa członkowskie powstrzymują się od wszczynania postępowania w odniesieniu do nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których dowiedziały się jedynie dzięki zgłoszeniu tych naruszeń zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i przepisami wykonawczymi do niego.
3. Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów prawa karnego i zgodnie z procedurami określonymi w ustawach i praktykach krajowych państwa członkowskie zapewniają, by pracownicy, którzy przekazują informacje, stosując niniejsze rozporządzenie i przepisy wykonawcze do niego, nie doznawali żadnego uszczerbku ze strony pracodawcy.

PROBLEM PRAWNY

Raport końcowy do zgłoszenia 13/2010

Opis zgłoszenia

W trakcie warsztatów „Latajmy Bezpiecznie 2010” dla pilotów liniowych i kontrolerów ruchu lotniczego zwrócono uwagę, że obowiązujący przepis karny art. 212.1.1.a ustawy Prawo lotnicze, przewidujący iż naruszenie przepisów ruchu lotniczego jest przestępstwem zagrożonym karą pozbawienia wolności do lat 5 skutecznie „odstrasza” od zgłaszania takich zdarzeń w ramach obowiązujących systemów zgłaszania.

Opis problemu

Zgodnie z art. 212 ust. 1 p. 1 lit. a ustawy Prawo lotnicze *„Kto, wykonując lot przy użyciu statku powietrznego narusza przepisy ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa - podlega karze pozbawienia wolności do lat 5”*. Natomiast art. 212 ust. 2 sankcjonuje nieumyślne naruszenie przepisów ruchu lotniczego. Obawa przed możliwym postępowaniem karnym, nawet za nieumyślne naruszenie przepisów ruchu lotniczego, powoduje że piloci czy personel operacyjny nie zgłaszają zdarzeń, które mogą być ocenione jako „naruszenie przepisów ruchu lotniczego”.

PROBLEM PRAWNY

Art. 212. 1. Kto:

1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:

a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,

b) przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia,

c) narusza, wydane na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,

d) wbrew art. 122 ustawy nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi,

- podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

W grudniu 1998 na lotnisku Schiphol miał miejsce incydent. Boeing 767 przerwał rozbieg, gdyż w tym samym czasie na pas wkołował Boeing 747. Raport końcowy wskazał, jako jedną z przyczyn zdarzenia, błędne zrozumienie pozycji kołującego samolotu przez Asystenta KRL. W grudniu 2000 r. prokurator postawił zarzuty Instruktorowi, Uczniowi KRL i Asystentowi KRL: zapewnianie ATC w sposób zagrażający życiu i mieniu. I instancja uniewinniła Asystenta, uznała za winnego Instruktora i Ucznia. II instancja uznała wszystkich za winnych, jednak odstąpiła od wymierzenia kary. W trakcie kilku lat trwania procesu, liczba incydentów zgłaszanych przez KRL spadła o 50 %.

- Komisja Europejska

KONIECZNOŚĆ NOWELIZACJI

Art. 212 ustawy Prawo lotnicze w zakresie, w jakim ustanawia odpowiedzialność karną załóg lotniczych za naruszenie zasad ruchu lotniczego właściwie wyklucza zgłaszanie takich zdarzeń zarówno w ramach obowiązkowego, jak i dobrowolnego systemu.

Ponadto wspomniany przepis ustanawia niezwykle wysoką sankcję za samo naruszenie zasad ruchu lotniczego. Mniejsza sankcja karna obowiązuje za spowodowanie wypadku lotniczego.

Zasadny jest zatem postulat jego usunięcia.

Prawo karne powinno dotyczyć wyłącznie katastrofy lotniczej (173 kk), sprowadzenia zagrożenia katastrofą (174), wypadku wynikłego z naruszenia zasad bezpieczeństwa (art 177 kk), a nie samego naruszenia przepisów ruchu lotniczego.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WYPADKI LOTNICZE

KODEKS KARNY

Art. 173 – katastrofa w ruchu powietrznym

Art. 174 – spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy

Art. 177 - wypadek

§ 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

Należy również pamiętać, że wykonywanie czynności lotniczych w sposób stwarzający niebezpieczeństwo może skutkować cofnięciem lub zawieszeniem licencji przez Prezesa ULC.

Licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia można cofnąć albo zawiesić w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:

4. wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

— Art 100 ust. 1 Prawa lotniczego

Uwagi można wysyłać na adres

info@latajmybezpiecznie.pl

