

Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*

1. Uwagi ogólne

Punktem wyjścia do przyjęcia prawnej definicji wypadku lotniczego są przepisy międzynarodowe stanowiące przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Zgodnie z definicją zawartą w Aneksie 13 do Konwencji Chicagowskiej¹ dotyczącym badania wypadków lotniczych: „Wypadkiem lotniczym jest wydarzenie związane z użyciem statku powietrznego, które miało miejsce w czasie od chwili wejścia na pokład jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do momentu opuszczenia statku powietrznego przez wszystkie osoby, które weszły z tym zamiarem na pokład, w którym:

- a) człowiek poniósł śmierć lub doznał ciężkich uszkodzeń ciała w następ-

stwie przebywania w statku powietrznym lub przez bezpośrednie zetknięcie się ze statkiem albo jakimkolwiek przedmiotem z nim połączonym lub

- b) statek powietrzny został w poważnym stopniu uszkodzony”.

Definicja wypadku lotniczego sformułowana przez ICAO została szczegółowo rozwinięta w unijnej Dyrektywie 94/56/WE ustanawiającej podstawowe zasady dotyczące postępowań w sprawie wypadków lotniczych², jak również w ustawie Prawo lotnicze (art. 134 ust. 2)³.

Z tak ujmowanym wypadkiem lotniczym ustawodawca nie wiąże jednak konsekwencji prawnych w zakresie odpowiedzialności, w tym także odpowiedzialności cywilnej⁴. Przywołana definicja wypadku lotniczego służy bowiem wyłącznie

* Artykuł powstał w ramach projektu badawczego pn. Odpowiedzialność cywilna za wypadki lotnicze, finansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, projekt nr 1H02A/045/30.

¹ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana 7 grudnia 1944 r. w Chicago, ratyfikowana przez Polskę (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 ze zm.). Polski tekst Aneksu 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych został ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego z 2008 r. Nr 1, poz. 8, Obwieszczenie Prezesa ULC nr 9 z dnia 19 listopada 2007 r. na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Zob. także Oświadczenie rządowe z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 146, poz. 1413).

² Dyrektywa 94/56/EC z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady rządzące postępowaniem w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (O.J. L 319).

³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 ze zm.).

⁴ Tak również A. Rembéliński, M. Olszewski, *Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze*, Nowe Prawo 1964, nr 7–8, s. 724.

temu, aby określić, jakie zdarzenia powinny podlegać badaniu przez niezależny zespół ekspertów w celu ustalenia przyczyn wypadku i zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości. Z tego właśnie powodu definicja wypadku lotniczego ICAO zawarta jest w aneksie dotyczącym badania wypadków lotniczych, a prawo unijne wiąże definicję wypadku lotniczego z zasadami badania wypadków lotniczych. Podobnie ustawodawca krajowy nie umieścił pojęcia wypadku lotniczego jako definicji wspólnej dla ustawy Prawo lotnicze, wprowadzając prawną definicję wypadku lotniczego tylko na potrzeby Rozdziału III Działu VI (Żegluga powietrzna), dotyczącego „zarządzania bezpieczeństwem i badania wypadków lotniczych”.

Dlatego też stwierdzenie, że dane zdarzenie jest wypadkiem lotniczym w podanym znaczeniu rodzi wyłącznie jeden prawny obowiązek, to jest obowiązek ustalenia przyczyn wypadku w drodze badania przez niezależną komisję badania wypadków lotniczych⁵.

Należy jednak mieć na względzie, że w większości przypadków zdarzenie odpowiadające normatywnej definicji wypadku lotniczego wyczerpuje jednocześnie przesłanki zdarzenia wymaganego przez przepisy prawa cywilnego dla powstania odpowiedzialności odszkodowawczej⁶. Jest to dość oczywiste, jeśli mieć na względzie sposób, w jaki ujęto prawną definicję wypadku lotniczego. Punktem wyjścia do uznania danego zdarzenia za

wypadek lotniczy jest bowiem stwierdzenie, że jego następstwem są ofiary śmiertelne, ranni bądź uszkodzenie statku powietrznego. Wydaje się zresztą, że owa normatywna definicja wypadku lotniczego odpowiada potocznemu rozumieniu tego pojęcia. W mowie potocznej bowiem przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie, gdy skutek użycia statku powietrznego doszło do wyrządzenia jakiegokolwiek szkody, w tym gdy uszkodzeniu uległ sam statek powietrzny⁷.

Tymczasem wypadki, w których szkody doznaje wyłącznie użytkownik statku powietrznego, są z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej obojętne. Jest tak, gdyż wyrządzenie szkody „samemu sobie” nie rodzi obowiązku jej naprawienia⁸. Dlatego też w praktyce mamy do czynienia także z wypadkami lotniczymi podlegającymi badaniu, choć nie powodują one odpowiedzialności cywilnej.

Z drugiej jednak strony należy pamiętać o tym, że mogą zdarzyć się sytuacje, które nie mieszczą się w prawnej definicji wypadku lotniczego i nie podlegają w związku z tym badaniu, ale wyczerpują przesłanki konieczne do powstania odpowiedzialności cywilnej. Jest tak dlatego, że warunkiem podjęcia badania określonego zdarzenia jako wypadku lotniczego jest użycie statku powietrznego „z zamiarem wykonania lotu”. Przykładowo wskazać można na szkody wyrządzone przy próbach naziemnych statków powietrznych.

⁵ Zob. punkt 5.1 Aneksu 13 ICAO, art. 4 Dyrektywy 94/56/WE oraz art. 135 ust. 2 Pr. lot.

⁶ Na temat wieloznaczności pojęcia wypadku lotniczego i konieczności rozróżniania znaczeń tego pojęcia zob. G. D. Capaldo, *Investigation of Aircraft Accidents and Incidents In Latin America*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 52 nr 3 (2003), s. 333.

⁷ Por. na gruncie wypadków samochodowych A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 65–66.

⁸ Poza odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń przy ubezpieczeniu majątkowym aerocasco.

Z poczynionych uwag wynika następujący wniosek istotny dla dalszych rozważań. Prawna definicja wypadku lotniczego używana w przepisach dotyczących bezpieczeństwa pozostaje bez znaczenia dla odpowiedzialności cywilnej. Stworzona została w innym celu i obejmuje także wypadki, które nie rodzą odpowiedzialności cywilnej. Jednakże wypadek lotniczy to również pojęcie języka prawniczego, rozumiane jako wyrządzenie szkody wskutek ruchu statku powietrznego i przydatne dla omawiania odpowiedzialności odszkodowawczej.

Słusznie jednak ustawodawca nie łączy powstania odpowiedzialności z prawnym pojęciem wypadku lotniczego, wiążąc odpowiedzialność z wyrządzeniem szkody przez ruch statku powietrznego (reżim odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny wobec osób trzecich⁹) albo konstruując swoiste pojęcie „wypadku w przewozie lotniczym” (reżim odpowiedzialności przewoźnika lotniczego wobec pasażerów¹⁰).

Jak już wspomniano, normatywna definicja wypadku lotniczego została stworzona wyłącznie po to, aby określić, jakie zdarzenia powinny podlegać badaniu przez niezależny zespół ekspertów w celu ustalenia ich przyczyn. Naczelną zasadą takiego badania jest to, że podejmowane jest ono tylko w jednym celu, tj. podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Dlatego

też wielokrotnie podkreśla się, że postępowanie prowadzone w celu badania wypadku lotniczego nie przesądza o winie bądź odpowiedzialności. Ta podstawowa zasada badania wypadków lotniczych, powszechnie uznana zarówno na poziomie prawa międzynarodowego, unijnego, jak i krajowego¹¹, wynika z przekonania, że podniesienie poziomu bezpieczeństwa możliwe jest tylko wówczas, gdy niezależna komisja ekspertów będzie mogła w sposób jak najbardziej pełny i obiektywny ustalić przyczyny wypadku, formułując także zalecenia profilaktyczne. Okoliczności i przyczyny wypadku są następnie publikowane, aby osoby zaangażowane w działalność lotniczą mogły podnosić swój poziom wiedzy. Chodzi zatem o zapobieganie podobnym sytuacjom w przyszłości.

Osiągnięcie tego celu wymaga jednak, aby postępowanie w sprawie wypadku lotniczego było prowadzone przez organ niezależny zarówno od władzy lotniczej, jak i od organów wymiaru sprawiedliwości. Ze zrozumiałych względów chodzi przede wszystkim o dostęp do zeznań bezpośrednich uczestników wypadku lotniczego, w szczególności zaangażowanego personelu lotniczego. Osoby takie mogą bowiem – z obawy przed sankcjami natury administracyjnej, karnej lub cywilnej – nie ujawniać pełnego przebiegu zdarzeń ekspertom badającym przyczyny wypadku¹². To zaś

⁹ Zob. art. 206 i 207 ustawy Prawo lotnicze w zw. z art. 435 § 1 i 436 § 1 k.c.

¹⁰ Zob. art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., stosowanej w zgodzie z Rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r., zmieniającej rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (O.J. L 140) oraz art. 208 ustawy Prawo lotnicze.

¹¹ Zob. art. 134 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, punkt 3.1 Aneksu 13 ICAO oraz art. 1 i 10 Dyrektywy 94/56/EC.

¹² O wpływie postępowań karnych na udział członków personelu lotniczego w badaniu wypadków lotniczych zob. R. F. Kane, *Accident Investigation and the Public Interest, A Pilot View*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 38 nr 1 (1989).

może utrudniać bądź nawet uniemożliwiać poprawne ich ustalenie.

O ile ustalenie funkcjonalnej rozdzielności między organem powołanym do badania wypadków lotniczych a władzą lotniczą jest dość łatwe do osiągnięcia, o tyle wytyczenie linii podziału między postępowaniem podejmowanym w celu zbadania przyczyn wypadku lotniczego a możliwym w jego następstwie postępowaniem sądowym jest zadaniem o wiele bardziej skomplikowanym. Oba bowiem postępowania dotyczą tego samego zdarzenia, jednakże mają przeciwstawne cele i prowadzone są dla zaspokojenia różnych, prawnie chronionych interesów. Dlatego też konieczne jest, aby ustawodawca w sposób wyważony regulował wzajemne relacje między tymi postępowaniami¹³.

Ustalenie wzajemnych relacji między instytucją badającą wypadki lotnicze a organami wymiaru sprawiedliwości dotyczy nie tylko zagwarantowania odpowiednich uprawnień ekspertom badającym wypadki lotnicze (np. prawo przesłuchania świadków), ale także uregulowania zasad korzystania przez wymiar sprawiedliwości z dowodów zgromadzonych podczas badania wypadku lotniczego¹⁴. Z oczywistych

względów problem ten dotyczy przede wszystkim postępowań karnych¹⁵. Niemniej jednak, wobec coraz większej liczby spraw cywilnych związanych z dochodzeniem odszkodowań za wypadki lotnicze, dość istotne zagadnienia pojawiają się także na gruncie procedury cywilnej. Przede wszystkim chodzi tu o sposób należytego korzystania z raportu końcowego z wypadku lotniczego, choć pojawia się również pytanie o to, jak korzystać z materiałów zgromadzonych w toku badania wypadku lotniczego w postępowaniu sądowym.

2. Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego¹⁶

Postępowanie w sprawie badania wypadku lotniczego jest prowadzone niezależnie od postępowania sądowego. Wykazuje ponadto daleko idące odrębności od postępowania administracyjnego. Jest to zatem postępowanie szczególne, uregulowane wyłącznie przepisami ustawy – Prawo lotnicze oraz stosownymi aktami wykonawczymi¹⁷. W razie ewentualnych wątpliwości przy wykładni tych przepisów należy sięgać do uregulowań międzynarodowych oraz wspólnotowych (Aneks 13 ICAO, Dyrektywa 94/56/EC)¹⁸.

¹³ Tak również. G. D. Capaldo, *op. cit.*, s. 332.

¹⁴ Tak O. Rijsdijk, *European Guidelines for Aircraft Accident and Incident Investigations*, Air and Space Law, nr 4/5 (1995), s. 197.

¹⁵ Problem ten występuje w wielu krajach UE, co wyraźnie podkreślano w raporcie grupy ECORYS, sporządzonym dla Komisji Europejskiej w ramach oceny zmian do Dyrektywy 94/56/EC (*Impact Assessment on the modification of directives 94/56/EC and 2003/42/EC*, Rotterdam 2007, s. 15, 28, 41, 69).

¹⁶ Ze zrozumiałych względów należy się ograniczyć do opisu podstawowych zasad prowadzenia postępowania w sprawie badania wypadku lotniczego, co wymaga pewnych uproszczeń. Poza zakresem niniejszego opracowania pozostaje sprawa badania incydentów lotniczych, które są zdarzeniami innymi niż wypadki lotnicze, a mają lub mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego (zob. art. 134 ust. 5 Pr. lot.).

¹⁷ Zob. rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225), dalej jako rozporządzenie w sprawie wypadków...

¹⁸ W pierwszej kolejności przepisy krajowe należy interpretować w zgodzie z prawem europejskim, a to ze względu na swoisty charakter tzw. zaleceń zawartych w załącznikach do Konwencji Chicagowskiej z 1944 r.,

Prowadzenie badania wypadków lotniczych należy – zgodnie z art. 17 Prawa lotniczego – do kompetencji niezależnej, stałej Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działającej przy ministrze właściwym do spraw transportu i wykonującej swoje działania w jego imieniu. Takie umiejscowienie PKBWL wynika z konieczności oddzielenia zadań związanych z badaniem wypadków lotniczych od działalności organów władzy lotniczej sprawujących nadzór nad działalnością lotnictwa cywilnego¹⁹.

Komisja po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku lotniczym przystępuje do jego badania, powiadamiając o tym nadzór lotniczy (Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego), użytkownika statku powietrznego oraz – jeśli w grę wchodzi obcy statek powietrzny – władze lotnicze innych państw. Kolejnym krokiem jest wyznaczenie zespołu badawczego, który niezwłocznie przystępuje do badania zdarzenia. Pierwsza faza badania obejmuje zebranie i utwalenie wszelkich istotnych informacji pozostających w związku z wypadkiem lotniczym. Są to zazwyczaj czynności techniczne, takie jak oględziny miejsca zdarzenia, statku powietrznego i jego części oraz odszukanie rejestratorów pokładowych. Ponadto przesłuchuje się świadków lub

uczestników zdarzenia²⁰. Po zakończeniu czynności na miejscu zdarzenia następują badania specjalistyczne, takie jak badania medyczne, ekspertyzy techniczne, odczytanie zapisów z rejestratorów lotu oraz zebranie wszelkich niezbędnych informacji dodatkowych, np. w toku dalszych przesłuchań lub w drodze wymiany informacji z innymi instytucjami. Zgromadziwszy niezbędną ilość informacji, zespół badawczy przystępuje do ich analizy, próbując odtworzyć przebieg i okoliczności zdarzenia. Na tej podstawie opracowywany jest projekt raportu końcowego, który po konsultacjach wewnątrz Komisji jest następnie przedstawiany do konsultacji zewnętrznych. Z projektem raportu końcowego mogą się bowiem zapoznać osoby lub jednostki powiązane z badanym zdarzeniem, zgłaszając ewentualne uwagi bądź zastrzeżenia²¹.

Raport końcowy sporządzany jest według pewnego standardu, który odzwierciedla przebieg badania²². Część pierwsza zawiera informacje faktyczne dotyczące wykonywanego lotu. Na tej podstawie w drugiej części przeprowadza się analizę zgromadzonych informacji. Otrzymane wnioski stanowią trzecią część raportu i sprowadzają się do wskazania przyczyn wypadku lotniczego. Co ważne, nie ograniczają się one do bezpośrednich przyczyn

w tym Załącznika 13, stanowionych przez Radę ICAO. Państwa członkowskie mogą bowiem odstąpić od tych zaleceń, notyfikując ICAO odrębności prawa krajowego. Zob. szerzej na ten temat G. D. Capaldo, *op. cit.*, s. 514–517. Ponadto w przypadku relacji pomiędzy badaniem wypadków lotniczych a postępowaniami sądowymi wyraźny prymat przyznaje się prawu krajowemu. Zob. R. F. Kane, *op. cit.*, s. 5 i jego rozważania na temat art. 26 Konwencji Chicagowskiej.

¹⁹ Jednocześnie jest to wypełnienie zobowiązań wypływających z prawa unijnego (art. 6 Dyrektywy 94/56/EC).

²⁰ Zob. art. 136 ustawy Prawo lotnicze oraz art. 5 Dyrektywy 94/56/WC.

²¹ Osoby uprawnione do zapoznania się z projektem końcowym określa § 15 rozporządzenia w sprawie wypadków... (członkowie personelu oraz osoby biorące udział w szkoleniu, osoby biorące udział w zdarzeniu, jednostki, których działalność powiązana jest ze zdarzeniem, producent lub zakład usługowy, jeśli możliwą przyczyną zdarzenia jest usterka techniczna).

²² Zob. załącznik do Aneksu 13 ICAO w sprawie badania wypadków lotniczych (wzór raportu końcowego).

wypadku, lecz powinny również – jeśli jest to możliwe – ukazać głębsze przyczyny zaistniałego zdarzenia, wadliwości o charakterze systemowym (tzw. okoliczności sprzyjające wypadkowi)²³. Ostatnia część raportu zawiera tzw. zalecenia bezpieczeństwa, jakie wypływają z analizy przyczyn wypadku.

Po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja – na posiedzeniu kolegialnym – może uznać w drodze uchwały wyniki badań zespołu badawczego za wystarczające i zamknąć badanie wypadku, ewentualnie skierować sprawę do dalszego badania. Podjęta uchwała wraz z raportem końcowym zostaje przekazana organom władzy lotniczej (Prezesowi ULC) w celu podjęcia stosownych działań, w szczególności związanych z oceną i wdrożeniem zaleceń profilaktycznych PKBWL, jak również dla przeprowadzenia stosownych analiz w celu podniesienia poprawy bezpieczeństwa lotniczego. W tym celu Prezes ULC kwalifikuje zbadane wypadki do jednej z tzw. grup przyczynowych dla celów analitycznych (monitorowania poziomu bezpieczeństwa) oraz podejmuje tzw. działania naprawcze w stosunku do osób bądź jednostek zaan-

gażowanych w działalność lotniczą, publikując jednocześnie stosowny komunikat w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w biuletynach informacyjnych²⁴. Po zakończeniu badania wypadku lotniczego raport końcowy powinien zostać udostępniony publicznie, przez jego publikację na stronie internetowej Komisji. Powszechny dostęp do treści raportu, niezawierającego danych osobowych, pozwala bowiem na osiągnięcie celu profilaktycznego²⁵.

3. Wykorzystanie raportu końcowego w postępowaniu sądowym

Raport końcowy sporządzony przez PKBWL jest najczęściej przedstawianym dowodem w postępowaniu sądowym, którego przedmiotem jest roszczenie odszkodowawcze wynikłe z wypadku lotniczego. Jest to dość zrozumiałe, gdyż swoją strukturą i treścią jest on zbliżony do opinii biegłego sądowego. Ponadto jest on publicznie dostępny, zatem strona zamierzająca wystąpić z powództwem cywilnym ma prawo zwrócić się o udostępnienie jego kopii²⁶.

²³ Należy pamiętać, że wypadki lotnicze praktycznie nigdy nie są następstwem jednej przyczyny. Zwykle zdarzają się wskutek istnienia związku wielu przyczyn. Gdy przyczyny te są rozpatrywane oddzielnie, mogą się okazać nieistotne, jednak w połączeniu z innymi tworzą zazwyczaj ciąg zdarzeń, które nieuchronnie prowadzą do wypadku. Zob. *Zapobieganie wypadkom lotniczym*. Podręcznik ICAO, Doc. 9422, s. 8. Warto zaznaczyć, że samo pojęcie wypadku z punktu widzenia technicznego (zarządzania poziomem ryzyka) rozumie się jako konsekwencję, ostateczny rezultat ciągu zdarzeń będących niedociągnięciami w systemie ochrony przed ryzykiem (niebezpieczeństwem), zob. G. D. Capaldo, *op. cit.*, s. 334-335.

²⁴ Art. 138 oraz art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18 ustawy Prawo lotnicze.

²⁵ § 31 ust. 1 rozporządzenia w sprawie badania wypadków. Obowiązek ten wynika z art. 7 Dyrektywy 94/56 WE.

²⁶ Z prawa do otrzymania kopii raportu przez osobę poszkodowaną nie należy jednak wyprowadzać, jak to zdarza się w praktyce, prawa do czynnego uczestnictwa w postępowaniu w sprawie wypadku lotniczego. Ustawodawca bowiem wyraźnie ograniczył krąg osób mogących zgłaszać uwagi do projektu raportu końcowego do tych podmiotów, których udział może przyczynić się do lepszego zrozumienia przyczyn wypadku lotniczego bądź sformułowania zaleceń bezpieczeństwa. Zaznaczyć należy, że prawo zgłaszania uwag do projektu raportu końcowego nie obejmuje prawa wglądu do akt badania wypadku.

Ocena raportu końcowego jako dowodu w postępowaniu sądowym wymaga wyważonego podejścia. Z jednej strony jest to dowód niezwykle cenny, sporządzony przez osoby mające dużą wiedzę i doświadczenie w dziedzinie badania wypadków lotniczych. Może on zatem częściowo zastępować opinię biegłego sądowego, przyczyniając się do obniżenia kosztów i przyspieszenia postępowania. Z drugiej strony należy jednak pamiętać, że raport ten został sporządzony z myślą o zapobieganiu wypadkom lotniczym. Jego treść nie powinna więc samodzielnie przesądzać o winie bądź odpowiedzialności. Wydaje się przy tym, że problem właściwego wykorzystania raportu końcowego w postępowaniu sądowym nie dotyczy jego udostępnienia sądowi rozpoznającemu sprawę o odszkodowanie, lecz wiąże się ze sposobem, w jaki uczestnicy procesu, tj. zarówno sąd i strony, będą z niego korzystali. Strony, przy przedstawianiu swoich argumentów, sąd zaś przy wszechstronnej ocenie materiału dowodowego.

Z oczywistych względów nie sposób podać szczegółowych wskazówek co do postępowania z raportem końcowym jako dowodem w postępowaniu cywilnym. Należy bowiem dążyć do wyważonej oceny tego dowodu w każdym postępowaniu, uwzględniając okoliczności danej sprawy. Można jednak przedstawić kilka uwag ogólnych, pomocnych do jego prawidłowego wykorzystania.

W większości spraw cywilnych ocena raportu końcowego nie powinna stwarzać

problemów, gdyż regułą jest odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny na zasadzie ryzyka, w sprawie, że kwestia winy pozostaje bez znaczenia dla obowiązku naprawienia szkody. W takich sprawach przedłożenie raportu jako jedyne dowodu wystarczy zazwyczaj do wykazania, że szkoda, której wyrównania domaga się poszkodowany, została wyrządzona ruchem statku powietrznego.

Problem z poprawnym wykorzystaniem raportu końcowego jako dowodu w postępowaniu cywilnym pojawia się natomiast w sytuacjach, gdy odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny opiera się na zasadzie winy. Zgodnie bowiem z wyraźnym przepisem ustawy – Prawo lotnicze, potwierdzającym ogólne zasady przyjęte w prawie ponadnarodowym, **Komisja nie orzeka co do winy bądź odpowiedzialności**²⁷. Postępowanie prowadzone przez PKBWL w żadnym wypadku nie może więc być skierowane na ustalenie winy albo odpowiedzialności osób zaangażowanych w ciąg zdarzeń, jakie doprowadziły do wypadku lotniczego. Dyrektywa ta kierowana jest jednak przede wszystkim do członków Komisji prowadzących badanie wypadku lotniczego, którzy wykorzystując swoją wiedzę i doświadczenie, powinni dążyć do ustalenia obiektywnej przyczyny wypadku lotniczego oraz używać sformułowań w raporcie końcowym nieprzesądających o winie bądź odpowiedzialności²⁸.

²⁷ Zob. przypis 11.

²⁸ Dlatego też w raportach końcowych PKBWL umieszcza następujące zastrzeżenie: Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczącym okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z art. 134 ustawy Prawo lotnicze, nie mogą

Pośrednio jednak dyrektywa ta wpływa także na sposób oceny raportu końcowego w postępowaniu sądowym. Otóż w każdej sprawie cywilnej o odszkodowanie zarówno raport końcowy, jak i uchwała PKBWL są dokumentami urzędowymi w rozumieniu art. 244 § 1 k.p.c., a więc stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo zaświadczone. Owo „urzędowe zaświadczenie” w przypadku dokumentów sporządzonych przez Komisję sprowadza się do wskazania okoliczności i przyczyn wypadku, ustalonych z myślą o zapobieganiu wypadkom w przyszłości. Skoro więc ustalenia zawarte w raporcie (i uchwale) zostały przyjęte w wyniku postępowania, które nie może przesądzać o winie bądź odpowiedzialności, to raport końcowy lub uchwała nie mogą być wyłącznym dowodem wystarczającym do przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej na zasadzie winy.

Oznacza to, że strona powodowa, wskazując winę pozwanego, nie może oprzeć swych twierdzeń wyłącznie na ustaleniach zawartych w raporcie końcowym. Raport ten może być jednym z dowodów potwierdzających twierdzenia powoda, jednakże nie może być to dowód jedyny. Konieczne jest zatem przedstawienie także innych dowodów świadczących o zaniedbaniach, jakie doprowadziły do powstania wypadku. Innymi słowy, raport końcowy z badania wypadku lotniczego może być użyty tylko jako jeden z ele-

mentów wszechstronnej oceny zgromadzonego przed sądem materiału dowodowego.

Potrzebę takiego podejścia do raportu końcowego podkreśla się w orzecznictwie sądów zagranicznych. Przykładowo, w niektórych krajach przyjmuje się, że raport z badania wypadku ma wyłącznie charakter informacyjny (*act of information*), a ustalenia w nim zawarte nie mają charakteru wiążącego dla organów wymiaru sprawiedliwości²⁹. Co ciekawe, jako argument za takim podejściem do raportu końcowego podaje się to, że ustalenia w nim zawarte są dokonywane zazwyczaj bez udziału stron, które następnie wystąpią w roli stron procesowych, a postępowanie zespołu ekspertów pozbawione jest cechy kontradiktoryjności, właściwej postępowaniu sądowemu.

Z raportu końcowego należy zatem umiejętnie korzystać. Zespoły badawcze, przy formułowaniu przyczyn, jakie ich zdaniem doprowadziły do wypadku lotniczego, kierując się naczelną dyrektywą postępowania badawczego, unikają kategoriycznych sformułowań. Dlatego też w raportach jako przyczyny wypadku spotkamy (przykładowo): błąd w technice pilotowania polegający na wprowadzeniu samolotu w głęboki zakręt na niebezpiecznie małej wysokości i prędkości lotu zbliżonej do krytycznej, bez zwiększania mocy silnika, co spowodowało przeciągnięcie samolotu i zderzenie z ziemią³⁰

być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

²⁹ Taki pogląd wyraził Hiszpański Sąd Najwyższy w orzeczeniu z 27 maja 1988 r., podaje za G. Capaldo, *op. cit.*, s. 519. Podobny pogląd na gruncie prawa angielskiego zob. *Shawcross and Beaumont*, *Air Law VI* [239].

³⁰ Uchwała PKBWL 271/04 z dnia 11 maja 2006 r., dostępna na stronie www.mi.gov.pl/pkbwl

albo niezamierzony wlot śmigłowca w rejon pogarszających się warunków meteorologicznych i utrata orientacji przestrzennej przez pilota w trakcie wykonywania zakrętu mającego na celu opuszczenie rejonu złej pogody³¹. Zwróćmy uwagę, że jeśli przyczyną wypadku był błąd pilota, Komisja posługuje się takimi ustaleniami, które nie zawierają w sobie oceny umyślności czy nieumyślności zachowania, a tym bardziej nie rozstrzygają o kwestii winy. Dlatego też korzystając z raportu nie wystarczy ograniczyć się do samych przyczyn wypadku wskazanych przez Komisję. Konieczne jest, aby brać pod uwagę treść całego raportu końcowego, w szczególności starannie analizować ustalenia faktyczne zawarte w raporcie³². Pomijając należy zaś tę część raportu, która zawiera zalecenia profilaktyczne (zalecenia bezpieczeństwa)³³.

Kolejne zagadnienie powstaje w związku z tym, że do przyjęcia odpowiedzialności na zasadzie winy konieczne jest wykazanie bezprawności, tj. sprzeczności zachowania, które doprowadziło do wypadku lotniczego i wyrządzenia szkody, z przepisami prawa. Tymczasem Komisja – poza wyjątkowymi sytuacjami – nie orzeka o naruszeniu przepisów lotniczych³⁴.

Ogólną zasadą procedury cywilnej jest wyłączna kompetencja sądu do dokonania oceny, czy dane zachowanie było zgodne z

obowiązującym prawem. Wydaje się jednak, że w przypadku przepisów prawa lotniczego można przyjąć możliwość zasięgnięcia opinii biegłego w kwestiach wymagających wiedzy specjalistycznej w celu wyjaśnienia, czy przyczyny ustalone przez Komisję mogą być ocenione jako naruszenie przepisów prawa lotniczego. Wszak większość tych przepisów to normy o charakterze specjalistycznym (technicznym), związane z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Trudno od sądu wymagać znajomości przepisów normujących zasady ruchu lotniczego, zasady eksploatacji statków powietrznych bądź układu instrukcji operacyjnej. Wydaje się zatem, że możliwe jest w tych przypadkach sięganie do dowodu z opinii biegłego, podobnie jak to się czyni w sprawach związanych z inwestycjami budowlanymi bądź zagadnieniami z zakresu rachunkowości. Oczywiście, wobec braku formalnej podstawy proceduralnej do zasięgnięcia opinii dotyczącej przepisów prawa, sąd powinien formułować pytania do owej opinii w sposób podkreślający techniczne znaczenie przepisów prawa lotniczego.

Proponowane rozwiązanie wydaje się rozstrzygać kolizję między celem postępowania w sprawie wypadku lotniczego a postępowaniem sądowym. Zapobiega ono dublowaniu działań komisji oraz wymiaru sprawiedliwości, jeśli chodzi o wykonywanie kosztownych i czasochłon-

³¹ Uchwała PKBWL 182/05 z dnia 23 czerwca 2006 r., dostępna na stronie www.mi.gov.pl/pkbwl

³² Co ciekawe, w propozycji Komisji Europejskiej dotyczącej Dyrektywy 56/94 znalazł się przepis pozwalający organom wymiaru sprawiedliwości na korzystanie na potrzeby postępowania sądowego wyłącznie z części informacyjnej raportu, jednakże ostatecznie nie znalazł on akceptacji Rady UE, zob. O. Rijsdik, *op. cit.*, s. 198.

³³ Zalecenia te skierowane są wyłącznie na poprawę bezpieczeństwa, nie powinny być zatem wykorzystywane do oceny przyczyn wypadku. Wynika to wprost z przepisów prawa unijnego (obowiązek wykładni pro-wspólnotowej) – zgodnie z art. 10 Dyrektywy 94/56 zalecenia profilaktyczne w żadnym wypadku nie stanowią domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek lub zdarzenie.

³⁴ Komisja ma powiadomić organy władzy lotniczej w sytuacji, gdy stwierdzi rażące naruszenie przepisów prawa lotniczego (§ 9 rozporządzenia w sprawie badania wypadków...),

nych ekspertyz technicznych. Komisja ustala przebieg wydarzeń oraz wskazuje przyczynę wypadku, kierując się koniecznością zapobiegania wypadkom w przyszłości. Nie orzeka o winie czy odpowiedzialności. Dlatego też na gruncie postępowania cywilnego wykazanie przed sądem, że dane zdarzenie można uznać za zawinione, należy do stron procesu. Powinny one przedstawić stosowne dowody na poparcie swoich twierdzeń sądowi rozpoznającemu sprawę, do którego należy ostateczna ocena, czy rzeczywiście można przyjąć winę, a w konsekwencji odpowiedzialność pozwanego. Jak już wcześniej wyjaśniono, przy ocenie przesłanki zawinionego działania wyrządzającego szkodę strony mogą posiłkować się opinią biegłego w celu ustalenia, czy doszło do naruszenia technicznych przepisów prawa lotniczego.

Na koniec należy podkreślić, że strony postępowania sądowego uprawnione są do kwestionowania ustaleń faktycznych zawartych w raporcie końcowym PKBWL. W szczególności dotyczy to części analitycznej raportu. Jednakże aby skutecznie podważyć ustalenia tam zawarte, konieczne będzie powołanie biegłego sądowego

(lub zespołu biegłych sądowych)³⁵ mających kwalifikacje zbliżone do kwalifikacji członków zespołu badającego wypadek lotniczy. Ostateczne rozstrzygnięcie sprzeczności między opinią biegłego a raportem końcowym PKBWL pozostawione jest ocenie sądu³⁶.

4. Wykorzystanie informacji innych niż raport końcowy

Dane organów nadzoru lotniczego

Każdy raport końcowy jest przesyłany organom nadzoru lotniczego (Prezes ULC), które klasyfikują zdarzenia według metodologii sporządzonej na potrzeby analiz bezpieczeństwa oraz publikują stosowne komunikaty i biuletyny³⁷. Wyróżnia się cztery grupy przyczynowe³⁸, przy czym ponad połowa zdarzeń w ostatnich latach kwalifikowana była jako tzw. czynnik ludzki³⁹, zaś w ramach tej grupy ponad 80 % zdarzeń kwalifikowanych do kategorii związanych z szeroko rozumianym naruszeniem przepisów (brak kwalifikacji, naruszenie procedur). Prezes ULC podejmuje także niezbędne działania na bazie zaleceń profilaktycznych zawartych w raporcie końcowym Komisji.

³⁵ Dodać można, że w przypadku powołania biegłego nie może to być członek Komisji badającej wypadek lotniczy; zob. art. 17 ust. 16 ustawy Prawo lotnicze.

³⁶ Na gruncie postępowania karnego zdarzyło się, że sąd karny, rozpoznający sprawę pilota oskarżonego o spowodowanie katastrofy śmigłowca, zakwestionował przyczyny ustalone przez PKBWL, opierając się na opinii biegłego sądowego. Sprawa dotyczyła wypadku śmigłowca ratowniczego Sokół, który zdarzył się w styczniu 2003 r. w Tatrach.

³⁷ Zob. § 31–32 Rozporządzenia w sprawie badania wypadków lotniczych...

³⁸ (H) – czynnik ludzki, (T) – czynnik techniczny, (E) – czynnik środowiskowy, (O) – czynnik organizacyjny oraz (N) – nieustalone. W ramach poszczególnych klas wyróżnia się kategorie. Zob. Zarządzenie nr 3/2005 Prezesa ULC z dnia 22 lutego 2005 r. w sprawie klasyfikacji grup przyczynowych wypadków lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 2 z 2005 r.).

³⁹ W latach 2003–2008 liczba przyczyn kwalifikowanych przez ULC jako czynnik ludzki wyniosła 73%. Zob. Informacja statystyczna bezpieczeństwa lotów ULC za 2008. Zaznaczyć trzeba, że klasyfikacje ULC obejmują nie tylko wypadki badane przez PKBWL, ale także incydenty oraz inne zdarzenia zgłaszane w ramach krajowego systemu zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym.

W odniesieniu do tych działań, które służą wyłącznie podniesieniu bezpieczeństwa, należy przyjąć to samo założenie, jakie towarzyszy tzw. zaleceniom profilaktycznym w raporcie końcowym⁴⁰. Wobec tego dokumenty sporządzane przez ULC w ramach działań zaradczych nie powinny być w ogóle dopuszczane jako dowód w sprawie sądowej. Jednakże organy władzy lotniczej będą zobowiązane przedstawić na żądanie sądu akta zakończonego postępowania administracyjnego, jeśli zostało ono prawomocnie zakończone wobec osób lub instytucji zaangażowanych w zaistnienie wypadku lotniczego. Przykładowo, może to dotyczyć osób, którym wskutek stwierdzonych zaniedbań odebrano certyfikat uprawniający do prowadzenia działalności gospodarczej w lotnictwie lub zawieszono bądź cofnięto licencję lotniczą.

Przesłuchanie członków PKBWL (zespołu badawczego)

Kolejną kwestią jest dowód z przesłuchania w charakterze świadków członków Komisji. Otóż w odniesieniu do przesłuchania członków PKBWL podejmujących uchwałę jest to dowód całkowicie nieprzydatny z punktu widzenia postępowania sądowego. Jego przeprowadzenie utrudnia prace samej Komisji. W praktyce sądowej odnotowano taki przypadek. Tymczasem poza członkami zespołu badającego pozostali członkowie Komisji – podejmując kolegiąlnie uchwałę o zakończeniu badania – pełnią jedynie rolę doradczą, w pewnym sensie kontrolną. Ich przesłuchanie nie wniesie zatem do sprawy nic istotnego, gdyż mogą oni zezna-

wać jedynie na okoliczność podjęcia uchwały. Należy przy tym pamiętać, że podejmując uchwałę, członkowie Komisji kierują się – zgodnie z wyraźnym przepisem ustawy – zasadą swobodnej oceny dowodów⁴¹.

Jeżeli zatem sąd rozpoznający sprawę dopuści dowód w postaci przesłuchania w charakterze świadka członka Komisji, powinien ograniczyć się on wyłącznie do przewodniczącego zespołu badawczego, ewentualnie tego członka zespołu badawczego, którego przesłuchanie wniesie coś istotnego do sprawy (np. specjalisty z zakresu medycyny lotniczej). Przy przesłuchaniu tej osoby należy pamiętać, że nie była ona świadkiem samego wypadku, lecz uczestniczyła w pracach zespołu mającego ustalić jego przyczyny. W trakcie przesłuchania szczególna rola należy więc do przewodniczącego składu sędziowskiego. Powinien on uchylać wszelkie pytania stron zmierzające do uzyskania wypowiedzi świadka co do winy lub odpowiedzialności uczestników wypadku. Ewentualne pytania powinny być skierowane wyłącznie na wyjaśnienie wątpliwości lub niejasności wynikających z raportu końcowego. Dlatego też w trakcie przesłuchania takiej osoby można stosować podobne podejście jak przy tzw. uzupełniającym słuchaniu biegłego sądowego.

Wykorzystanie materiałów zebranych w trakcie badania wypadku lotniczego

W tych sprawach sądowych, w których odpowiedzialność pozwanego kształtuje się na zasadzie winy, pojawia się dodatkowe pytanie związane z procesowym wy-

⁴⁰ Zob. przypis 33.

⁴¹ Art. 17 ust. 5 ustawy Prawo lotnicze.

korzystaniem materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lotniczego. W szczególności dotyczy to wykorzystania zeznań złożonych przed PKBWL przez uczestników wypadku.

Obecnie brak jest przepisów regulujących to zagadnienie, co prowadzi do wniosku, że sąd rozpoznający sprawę o odszkodowanie ma prawo zwrócić się do PKBWL o przekazanie na potrzeby postępowania danych zgromadzonych w toku badania wypadku lotniczego⁴². Sytuacja taka jest niekorzystna z punktu widzenia celu badania wypadku lotniczego, gdyż zeznania osób złożone obszernie i dobrowolnie przed Komisją w trakcie badania wypadku lotniczego mogą zostać użyte w postępowaniu sądowym bez żadnych ograniczeń⁴³. Jeżeli praktyka taka się utrwali, to wówczas dostęp do szczyrych, pełnych i składanych we współpracy z Komisją zeznań może ulec ograniczeniu, z obawy osób biorących udział w zdarzeniu przed wykorzystaniem ich zeznań w sprawie sądowej. Dlatego też należy postulować, aby w sytuacji gdy nie ma dostatecznie solidnych

powodów do ujawnienia tych danych w postępowaniu sądowym, sąd oddalał wnioski dowodowe w tym zakresie (o dopuszczenie materiałów PKBWL), z powołaniem się na art. 134 Prawa lotniczego.

Brak przepisów normujących sposób korzystania z materiałów Komisji w postępowaniach sądowych jest naruszeniem prawa międzynarodowego⁴⁴, jeśli mieć na względzie punkt 5.12 Aneksu 13 ICAO w sprawie badania wypadków lotniczych⁴⁵. Stosowna inicjatywa została już podjęta, gdyż PKBWL wystąpiła z propozycją wprowadzenia do Prawa lotniczego następującej regulacji, wzorowanej na wspomnianym zaleceniu ICAO: Art. 137a 2. Udostępnienie informacji zebranych podczas prowadzenia badań zdarzeń lotniczych w celach innych niż cel, o którym mowa w art. 134 ustawy, może być dokonane jedynie za zgodą sądu, tylko w przypadku, gdy sąd okręgowy właściwy miejscowo dla Komisji uzna, że ich udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki mogące wyniknąć z takiego działania bezpośrednio dla

⁴² Por. art. 248, 250 i 309 k.p.c.

⁴³ Należy jednak pamiętać, że wykorzystanie zeznań złożonych przed PKBWL powinno mieć w sprawie sądowej znaczenie pomocnicze, tzn. służyć do oceny prawdziwości bądź poprawności zeznań złożonych w toku rozprawy, ewentualnie je uzupełniać. Wynika to z zasady bezpośredniości postępowania dowodowego.

⁴⁴ Polska nie notyfikowała odstępstwa w tym zakresie. Podnieść należy, że 36 Zgromadzenie Ogólne ICAO (2006) podjęło uchwałę A-36-8, wzywając Państwa członkowskie do pilnej implementacji punktu 5.12 Aneksu 13 ICAO oraz podkreślając konieczność uregulowania na poziomie krajowym problemu udostępniania danych z badania wypadków lotniczych na potrzeby postępowań sądowych.

⁴⁵ [5.12] The State conducting the investigation of an accident or incident shall not make the following records available for purposes other than accident or incident investigation, unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations:

- a) all statements taken from persons by the investigation authorities in the course of their investigation;
- b) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
- c) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;
- d) cockpit voice recordings and transcripts from such recordings; and
- e) recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units; and
- f) opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information.

kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego lub przyszłych badań.

Treść proponowanych przepisów odpowiada w zasadzie punktowi 5.12 Aneksu 13 ICAO. Jeżeli zostaną one uchwalone, to dla sądowej praktyki ich stosowania niewątpliwie pomocne będą materiały zawarte w załączniku E do Aneksu 13 ICAO, który zawiera ogólne wskazówki co do ujawnienia danych na potrzeby postępowania sądowego⁴⁶. W każdym razie przed podjęciem decyzji o udostępnieniu danych sąd będzie obowiązany rozważyć, czy ich udostępnienie nie spowoduje negatywnych skutków dla badania wypadków lotniczych. Podejmując stosowną decyzję, sąd powinien zatem mieć na względzie przede wszystkim to, że ujawnienie materiałów z badania wypadku lotniczego dla celów postępowania sądowego bez dostatecznie uzasadnionych podstaw może w przyszłości skutkować odmową składania wyjaśnień przed PKBWL, z powołaniem się na możliwość korzystania z tych zeznań w procesie sądowym. Dlatego też podstawową przesłanką, jaką powinien kierować się sąd przed wydaniem takiego postanowienia, będzie ustalenie, czy ujawnienie materiałów z akt PKBWL wniesie do sprawy nowe okoliczności, istotne dla toczącego się postępowania sądowego, a niewyja-

śnione jednoznacznie w raporcie końcowym.

Z pewnością jednak – także w obecnym stanie prawnym – sąd rozpoznający sprawę jest zawsze uprawniony do tego, aby zwrócić się bezpośrednio do Komisji o ujawnienie danych umożliwiających zidentyfikowanie osób wskazanych w raporcie końcowym⁴⁷.

5. Podsumowanie

Problematyka wykorzystania raportu końcowego, jak i innych materiałów zgromadzonych w toku badania wypadków lotniczych, ma przede wszystkim znaczenie praktyczne. Poruszenie tego tematu prowadzi jednak do konkluzji przydatnych również z punktu widzenia istoty odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch statków powietrznych. Utrzymanie w szerokim zakresie odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka, a więc niezależnej od winy, pozwala bowiem uniknąć wielu komplikacji natury procesowej. Nie powoduje także ewentualnej kolizji między procesem badania wypadków lotniczych, skierowanym na poprawę bezpieczeństwa a postępowaniem sądowym dotyczącym odpowiedzialności cywilnej. Obawa o ewentualną konieczność wypłaty odszkodowania nie powinna w tych sytuacjach utrudniać

⁴⁶ Zobacz Załącznik E – prawne wskazówki dla ochrony informacji. Załącznik ten nie ma charakteru wiążącego, lecz może służyć jako pomoc przy interpretacji przepisów krajowych implementujących postanowienia Aneksu. Przykładowo wskazuje się w nim, że udostępnienie materiałów na potrzeby postępowania sądowego jest zasadne, gdy dowody lub całość danych zebranych w toku badania w sposób uzasadniony świadczą o istnieniu winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa.

⁴⁷ Uprawnienie to można wyprowadzić zarówno z konieczności prawidłowego wykorzystania raportu końcowego, jak i z przepisów wykonawczych normujących postępowanie w sprawie wypadków lotniczych. Zgodnie z § 21 rozporządzenia w sprawie badania wypadków lotniczych..., Komisja przekazuje Prezesowi ULC dodatkową informację pozwalającą na identyfikację osób, o których mowa w raporcie końcowym. Skoro informacje takie udostępniane są w celu podjęcia ewentualnego postępowania administracyjnego, brak przeszkód, aby nie przekazać tych danych także sądowi powszechnemu.

członkom Komisji uzyskania pełnych zeznań osób zaangażowanych w zdarzenie. Niewątpliwie jest to jeden z ważnych powodów przemawiających za utrzymaniem odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny na zasadzie ryzyka. W tych natomiast sytuacjach, gdy odpowiedzialność oparta jest na zasadzie winy, powinno się dążyć do ostrożnego korzystania z efektów pracy PKBWL. Raport

końcowy należy oceniać z uwzględnieniem celu postępowania w sprawie wypadku lotniczego, mając na względzie to, że nie może być on jedynym dowodem przesądzającym o winie pozwanego. Jeżeli zaś chodzi o wykorzystanie pozostałych materiałów gromadzonych w trakcie badania wypadków lotniczych, to nasuwa się postulat, aby korzystać z nich tylko w ostateczności⁴⁸.

⁴⁸ Na konieczność różnego podejścia do raportu końcowego oraz dowodów zgromadzonych w toku postępowania badawczego, w szczególności zeznań świadków, na potrzeby postępowania sądowego zwraca także uwagę G. D. Capaldo, *op. cit.*, s. 530-531.