

ASPEKTY PRAWNE ZAGROŻEŃ DLA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA SPOWODOWANE PRZEZ ZWIERZĘTA

dr Agnieszka Fortońska
Asystent na Uczelni Łazarskiego w
Warszawie oraz wykładowca na
Wydziale Prawa i Administracji
Uniwersytetu Śląskiego

Warszawa, 04.12.2023 r.

Spotkanie Komitetu ds. zderzeń statków powietrznych ze
zwierzętami

DEFINICJA ZAGROŻENIA



Załącznik nr 19 do Konwencji chicagowskiej

2. Rozporządzenie art. 2 pkt 10

(Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, Dz.U. L 122 z 24.4.2014, str. 18—43)

„zagrożenie” oznacza sytuację lub przedmiot z potencjałem możliwości spowodowania śmierci lub urazów ciała osoby, uszkodzeń sprzętu lub konstrukcji, straty materiału lub zmniejszenia możliwości wypełnienia przez osobę określonych funkcji;



PRZYKŁADOWE DEFINICJE *BIRD STRIKE*

Według słownikowej definicji jest to:

an occasion when something, especially an aircraft, hits a flying bird;

(<https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/bird-strike>)

2. A bird strike is strictly defined as a collision between a bird and an aircraft which is in flight or on a take off or landing roll.

(<https://www.icao.int/MID/Documents/2014/Wildlife%20and%20FOD%20Workshop/Risk%20Reduction%20program%20-%20GACA.pdf>)



BIRD STRIKE

Bird strike pojawiło się jako zagrożenie w krajowym obszarze zagrożeń - Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2022-2025

Źródło:

https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/Krajowy_Plan_Bezpiecze%C5%84stwa_2022-2025.pdf, s. 76-79.

2. Załącznik nr 14 do Konwencji chicagowskiej – pkt 9.4, tom I – w dokumencie podkreślono, że obecność zwierząt jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa wykonywanych operacji statków powietrznych.

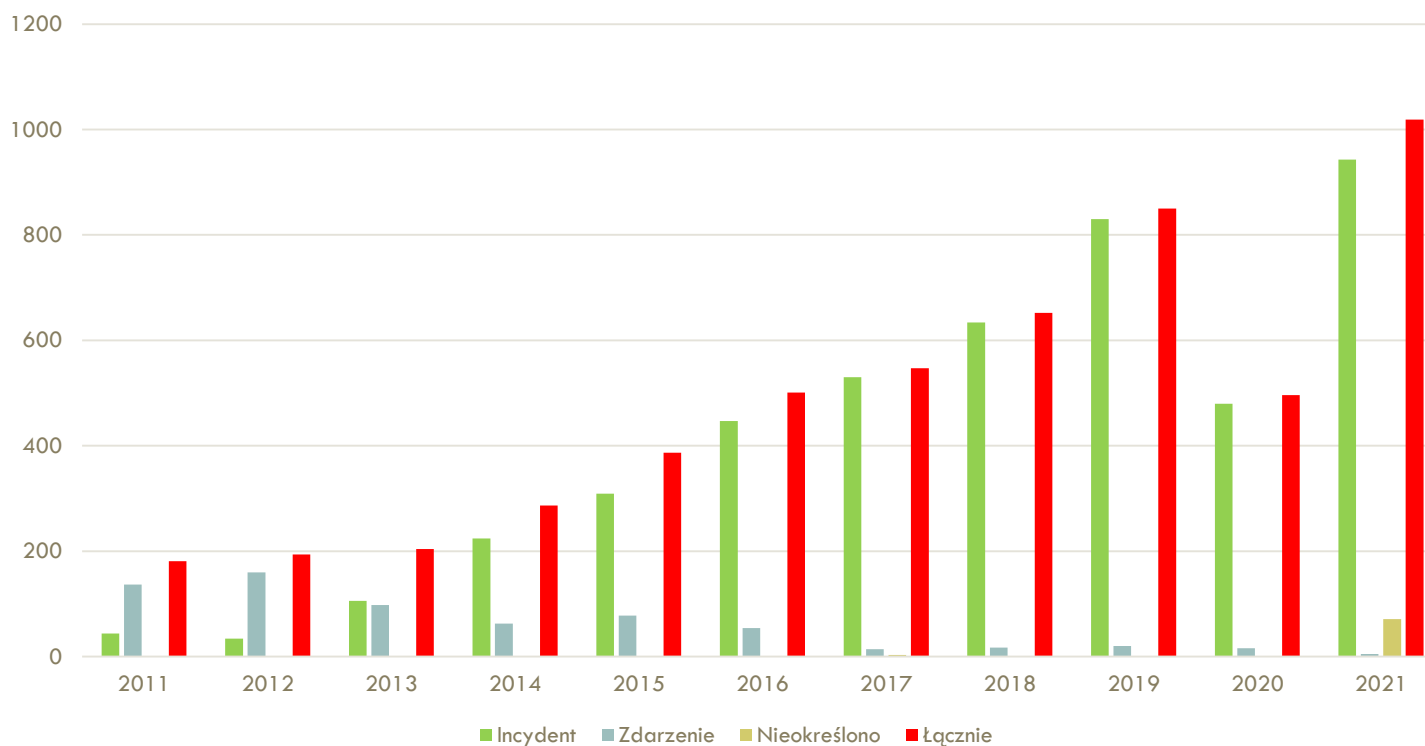
Źródło:

https://ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_14_Tom_I_zmiana_14.pdf



STATYSTYKI *BIRD STRIKE* W LATACH 2011-2021

Liczba zderzeń z ptakami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych umieszczonych w https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstw_lotow/program-bezpieczenstwa/Krajowy_Plan_Bezpiecze%C5%84stwa_2022-2025.pdf

DEFINICJA *WILDLIFE STRIKE*

A wildlife strike is a collision between an animal and an aircraft which is in flight or on a take off or landing roll. The term to describe such events was initially bird strike since this was the most common scenario.

(<https://skybrary.aero/articles/wildlife-strike>)



2. Dokument FAA - Hazardous Wildlife Attractants on or near Airports (AC 150/5200-33C) – m.in. określono, że wildlife strike to:

A wildlife strike is deemed to have occurred when:

- *A strike between wildlife and aircraft has been witnessed;*
- *Evidence or damage from a strike has been identified on an aircraft;*



(https://www.faa.gov/airports/resources/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1037215)

WILDLIFE STRIKES

Wildlife strikes pojawiło się jako zagrożenie w krajowym obszarze zagrożeń - Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2022-2025

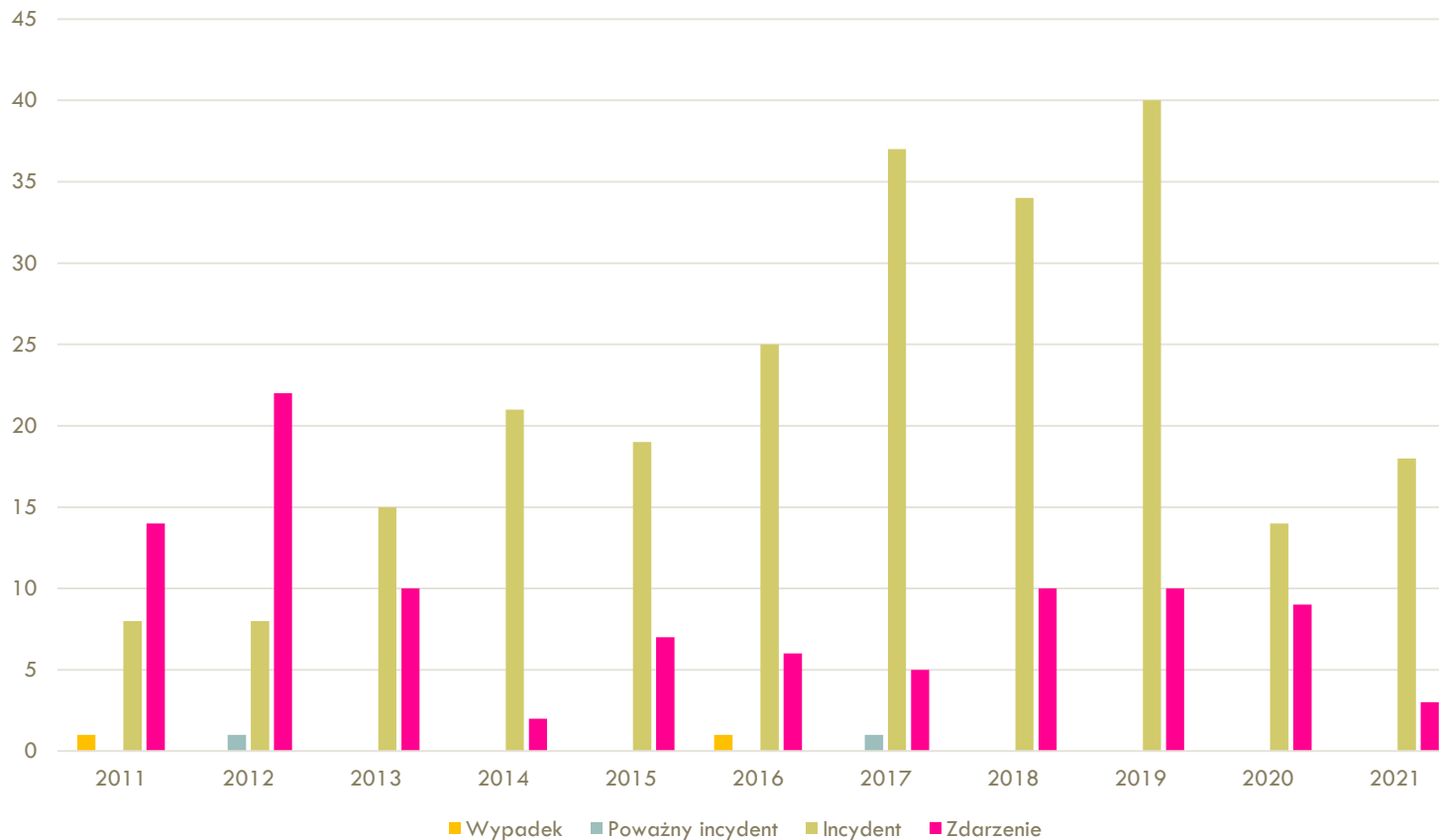
Zagrożenia związane z obecnością zwierząt na polu manewrowym lotnisk. Zdarzenia tego typu mają miejsce także w dużych portach lotniczych co może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji pasażerskich.

Źródło: https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/Krajowy_Plan_Bezpiecze%C5%84stwa_2022-2025.pdf, s. 79-81.



STATYSTYKI *WILDLIFE STRIKES* W LATACH 2011-2021

Wildlife strikes



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych umieszczonych w https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/Krajowy_Plan_Bezpiecze%C5%84stwa_2022-2025.pdf

PRZYKŁADOWE BAZY ZDARZEŃ *BIRD STRIKE* I *WILDLIFE STRIKE*

Polska

Zgłaszanie za pomocą bazy zdarzeń:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>



Stany Zjednoczone

1. Raportowanie przez stronę

<https://wildlife.faa.gov/search>



PRZEPISY PRAWNE – USTAWA PRAWO LOTNICZE

Art. 82 – W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem

pkt 6 wnioskuje o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne;



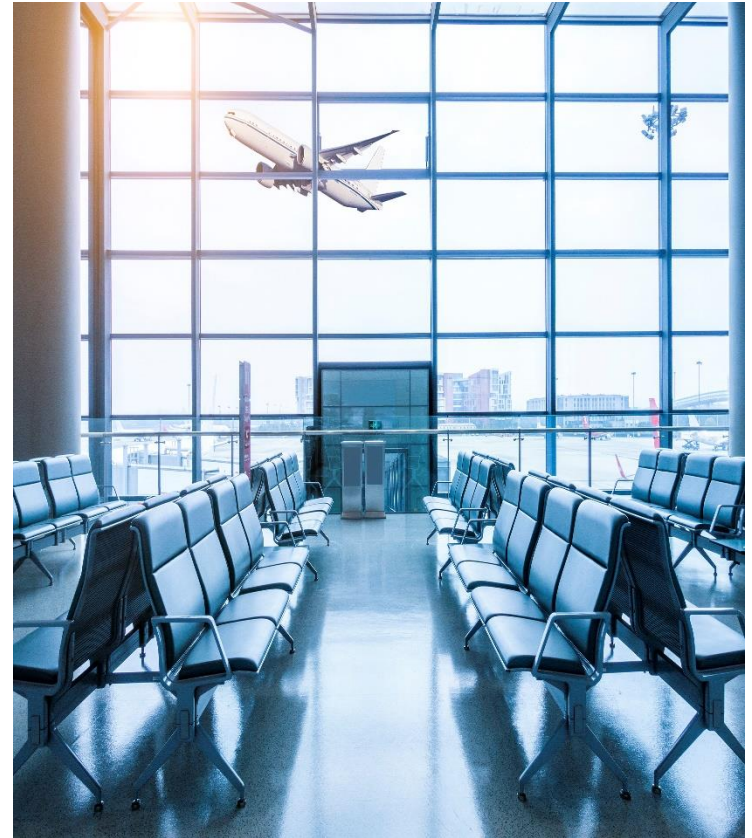
ROZPORZĄDZENIE NR 139/2014

Artykuł 10

Zarządzanie zagrożeniami związanymi z dziką zwierzyną

1. Państwa członkowskie zapewniają ocenę zagrożeń związanych z możliwością zderzenia z dziką zwierzyną poprzez:

- a) ustanowienie krajowej procedury rejestracji i zgłaszania zderzeń dzikiej zwierzyny ze statkami powietrznymi;
- b) gromadzenie informacji od operatorów statków powietrznych, pracowników lotnisk i z innych źródeł na temat obecności dzikiej zwierzyny stwarzającej potencjalne zagrożenie dla operacji statków powietrznych; oraz
- c) stałą ocenę zagrożenia związanego z dziką zwierzyną wykonywaną przez wykwalifikowanych pracowników.



ROZPORZĄDZENIE NR 139/2014

ADR.OPS.B.020

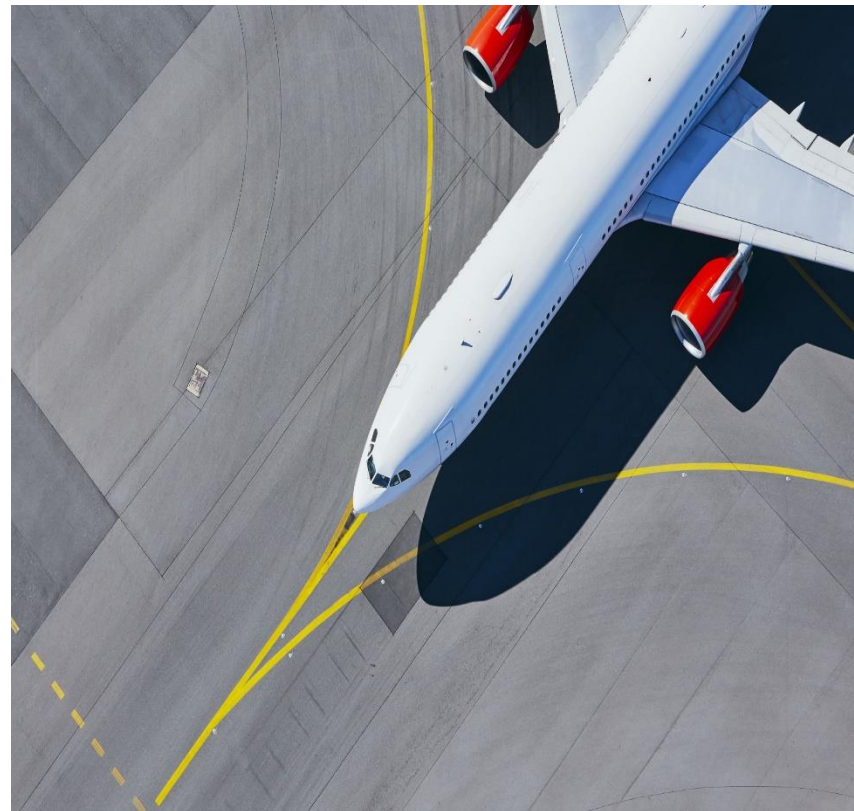
Zmniejszanie zagrożenia zderzeniem z dziką
zwierzyzną

Operator lotniska:

a) ocenia zagrożenie ze strony dzikiej zwierzyny na
lotnisku i w jego otoczeniu;

b) ustanawia środki i procedury minimalizujące
ryzyko kolizji między dziką zwierzyną i statkami
powietrznymi na lotnisku; oraz

c) powiadamia odpowiednie organy, jeżeli ocena
dotycząca dzikiej zwierzyny wskazuje na to, że
warunki panujące w otoczeniu lotniska sprzyjają
powstawaniu związanych z nią zagrożeń.



PRAWO ŁOWIECKIE, DZ.U.2023.1082 T.J.

Art. 45. [Odlów lub odstrzał redukcyjny zwierzyny]

1. W przypadku nadmiernego zagęszczenia zwierzyny, zagrażającego trwałości lasów, nadleśniczy działający z upoważnienia dyrektora regionalnej dyirekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe po zasięgnięciu opinii Polskiego Związku Łowieckiego wydaje decyzję administracyjną, nakazującą dzierżawcy lub zarządcy obwodu łowieckiego wykonanie odlowu lub odstrzału redukcyjnego zwierzyny.

2. Jeżeli dzierżawca obwodu łowieckiego nie realizuje rocznego planu łowieckiego w zakresie pozyskania zwierzyny, nadleśniczy działający z upoważnienia dyrektora regionalnej dyirekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe wydaje postanowienie o zastosowaniu odstrzału zastępczego zwierzyny, według zasad określonych w umowie dzierżawy obwodu łowieckiego.

3. W przypadku szczególnego zagrożenia w prawidłowym funkcjonowaniu obiektów produkcyjnych i użyteczności publicznej przez zwierzynę, starosta, w porozumieniu z Polskim Związkiem Łowieckim, może wydać decyzję o odlowie, odlowie wraz z uśmierceniem lub odstrzale redukcyjnym zwierzyny.

4. Odstrzały redukcyjne i zastępcze zwierzyny mogą przeprowadzać wyłącznie osoby uprawnione do wykonywania polowania.



ORZECZNICTWO POLSKICH SĄDÓW W SPRAWIE *BIRD STRIKE*

Wyrok Sądu Rejonowego dla miasta stołecznego w Warszawie z dnia 26 lutego 2016 r. II C 1136/15

Ponadto, pozwany przyznał fakt, iż lot (...) na trasie I.-W. w dniu 24 września 2013 r. został opóźniony. Wskazał jednak, że sytuacja ta spowodowana była zaistnieniem niespodziewanych okoliczności, których przewoźnik nie był w stanie uniknąć, albowiem podczas wykonywania lotu bezpośrednio poprzedzającego skarżony lot, tj. lotu nr (...) na trasie W.-I., samolot podczas lądowania uległ zderzeniu z ptakiem (tzw. bird strike). Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi obsługi samolotu, a także zasadami bezpieczeństwa obowiązującymi jego załogę, samolot po zderzeniu z ptakiem powinien bezzwłocznie przejść przegląd (tzw. boroskopię), w związku z czym po wylądowaniu w Ibisie samolot został wyłączony z użytkowania i poddany odpowiedniemu przeglądowi. Zdaniem pozwanego, stanowi to nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek wypłaty rekompensaty przez przewoźnika na zasadach określonych w art. 5 ust. 3 Rozporządzenia nr 261/2004 (odpowiedź na pozew - k. 34-41).



ORZECZNICTWO POLSKICH SĄDÓW W SPRAWIE *WILDLIFE STRIKE*

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego

z dnia 6 marca 2012 r. I OSK 555/11

2. Przyczyna odwołania lotów spowodowana obecnością na terenie portu lotniczego stada dzikich zwierząt jest przyczyną zewnętrzną względem przewoźnika lotniczego i nie posiada on innych racjonalnych środków, aby zapobiec takiej sytuacji. Obecność saren na lotnisku jest okolicznością nadzwyczajną, której skarżący nie może uniknąć pomimo wszelkich racjonalnych środków

3. w związku z zaistniałą w dniu (...) stycznia 2007 r. kolizją z sarną, podjęto określone działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa (intensywne akcje łowieckie, odizolowanie drogi startowej siatką leśną o długości 2 km, ciągłe patrolowanie jej otoczenia przez pojazdy SOL, poprzedzenie każdej operacji przejazdem pojazdu "follow me" po całej drodze startowej).



ORZECZNICTWO EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI W SPRAWIE *BIRD STRIKE*

Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 maja 2017 r.
Marcela Pešková i Jiří Peška przeciwko Travel Service
a.s. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie
prejudycjalnym złożony przez Obvodní soud pro Prahu
6, Sprawa C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342.



PRZYKŁADOWE KONSEKWENCJE PO ZAISTNIENIU

BIRD STRIKES / WILDLIFE STRIKES

Opóźnienie lotu

Odwołanie lotu

Wypadek lotniczy, incydent lotniczy

Szkody fizyczne, moralne pasażerów

Uszkodzenie statku powietrznego

Odpowiedzialność odszkodowawcza

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie



INTERPELACJA NR 9612 DO MINISTRA INFRASTRUKTURY W SPRAWIE NADZWYCZAJNYCH ZDARZEŃ SKUTKUJĄCYCH OPÓŹNIENIEM LOTU

„Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, zawiera wskazanie okoliczności, które ograniczają lub wyłączają odpowiedzialność w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności. Do okoliczności tych w szczególności można zaliczyć np. warunki meteorologiczne i zagrożenia bezpieczeństwa. Jak pokazuje praktyka, do najczęstszych przyczyn opóźnienia lotów dochodzi z powodu tzw. bird strike. Niestety ta przyczyna jest nadużywana przez przewoźników do odmowy wypłaty odszkodowań.

W związku z powyższym proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania:

Kto jest odpowiedzialny za dopuszczenie statku powietrznego do lotu?

Jakie procedury należy wypełnić w trakcie dopuszczenia statku powietrznego do lotu?

Jakie dokumenty i kto musi wystawić w trakcie dopuszczenia statku powietrznego do lotu?

Kto kontroluje lub potwierdza wystąpienie nadzwyczajnego zdarzenia skutkującego opóźnieniem lotu?

Jakie dokumenty potwierdzają wystąpienie nadzwyczajnego zdarzenia skutkującego opóźnieniem lotu? Które z nich wskazują na zderzenie samolotu z ptakiem, czyli tzw. bird strike?

Jakie dodatkowe badania i procedury musi przejść samolot po tzw. bird strike?

Ile trwają standardowe procedury dotyczące dopuszczenia do lotu samolotu po tzw. bird strike?

Czy Urząd Lotnictwa Cywilnego posiada instrumenty kontrolne do sprawdzenia przyczyn opóźnienia lotów prywatnych przewoźników? Jakimi są to instrumenty?

Kto kontroluje prawdziwość wystąpienia przyczyn opóźnienia lotów prywatnych przewoźników, np. bird strike?

W jaki sposób pasażer, któremu odmówiono odszkodowania za opóźniony lot z tytułu tzw. bird strike, może uzyskać dokumenty potwierdzające zdarzenie ptaka z samolotem?

Jakie konsekwencje prawne ponosi przewoźnik za podanie nieprawdziwych okoliczności opóźnienia lotu?”

<https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=BSN9ZV>

ODWOŁANIE

Odwołanie

1. W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:
a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8;

Oraz

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7,

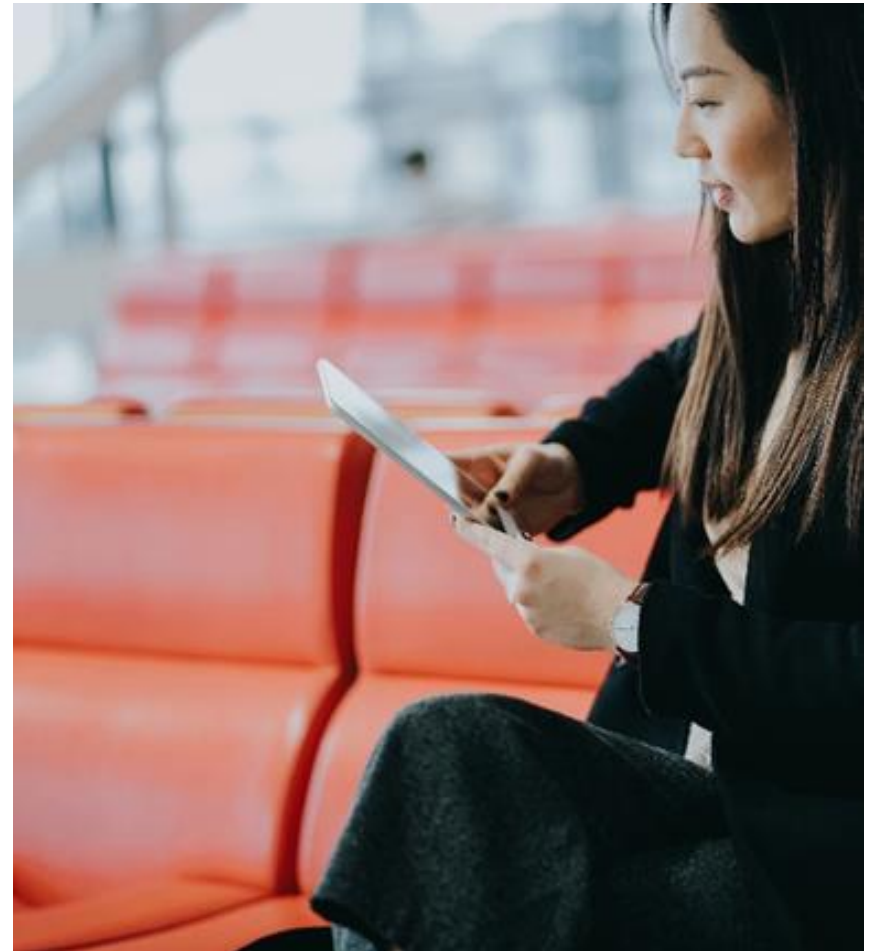


ODSZKODOWANIE

Artykuł 7

Prawo do odszkodowania
1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).



PRZYKŁADOWE METODY WALKI Z *BIRD STRIKE* I *WILDLIFE STRIKE* W PORTACH LOTNICZYCH

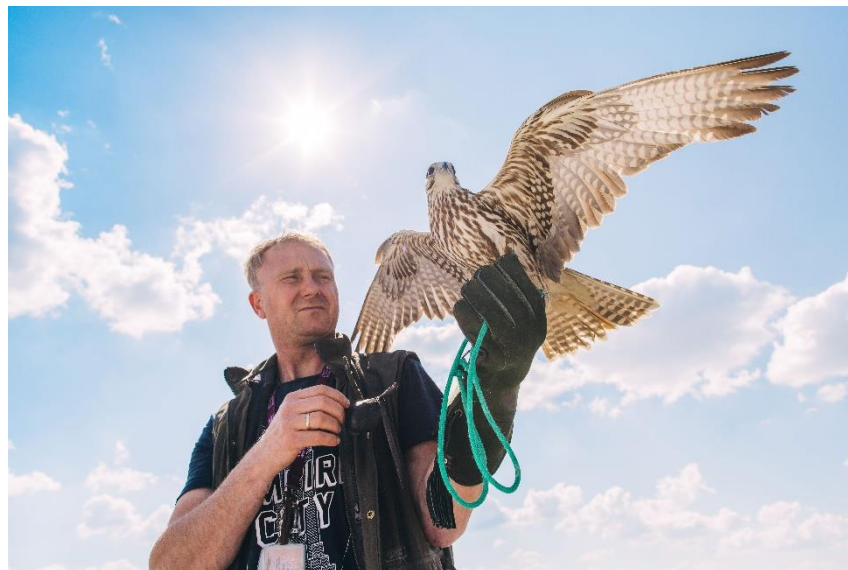
Armatki hukowe; nagrane krzyki drapieżników

Psy

Sokolnicy

Koszenie traw

Użycie taśm, świateł



<https://natemat.pl/359625,lotnisko-chopina-jest-domem-dla-12-sokolow-to-bardzo-wazni-pracownicy>

PRZYKŁADY

Awaryjne wodowanie lotu US Airways 1549 w 2009 roku

Polska – zawrócenie samolotu LOTu na Lotnisko Chopina dn. 21 lipca 2023 r.

(<https://transinfo.pl/infoair/ptaki-uderzyly-w-samolot-lecacy-na-kos/>)



Źródło: <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/10-rocznica-cudu-na-rzece-hudson>

3. Amerykańskie linii Southwest Airlines – awaryjne lądowanie – 5 marca 2023 r.

(<https://wydarzenia.interia.pl/zagranica/news-kuba-ptaki-wlecialy-w-silnik-samolotu-maszyna-musiala-awaryj,nld,6638338>)



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!

Kontakt:
afortonska@gmail.com

ORCID: 0000-0001-7039-3477

Researchgate:

<https://www.researchgate.net/profile/Agnieszka-Fortonska>

