

Wojciech Konaszczuk
Mirosław Tokarski

Bezpieczeństwo załóg i pasażerów statków powietrznych w świetle standardów *Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym* w polskim prawie lotniczym

Wstęp

W dobie dynamicznego rozwoju lotnictwa cywilnego problem bezpieczeństwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w aspekcie zdarzeń lotniczych jest niezwykle ważny oraz wielopłaszczyznowy. Z tego względu powstała konieczność ustanowienia regulacji, które stanowiłyby podstawę prawną procedur mających na celu udzielenie pomocy w sytuacji wystąpienia niebezpieczeństwa lub zagrożenia statku powietrznego, jego załogi, pasażerów, a nawet osób postronnych. Ścisłej zaś rzecz ujmując – które stanowiłyby podstawę prawną do wszczęcia poszukiwania i ratowania statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielenia pomocy ich załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych.

Zagadnienie poszukiwania i ratownictwa lotniczego nie jest zjawiskiem nowym. Towarzyszy człowiekowi od pierwszych lotów statków powietrznych z osobami na pokładzie. Jak podniesiono w literaturze dotyczącej problematyki lotniczej, *bezpieczeństwo lotnicze jest niezauważalne dla obywateli, aż do momentu wystąpienia spektakularnych zdarzeń medialnych typu uprowadzenie, eksplozja w środkach transportu czy też katastrofa lotnicza*¹. Te okoliczności spowodowały, że ideą niniejszego artykułu jest przedstawienie regulacji krajowego prawa lotniczego oraz rozwiązań międzynarodowych dotyczących procedur poszukiwania i ratowania statków powietrznych, ich załóg i pasażerów, którzy znaleźli się w niebezpieczeństwie w wyniku zdarzeń lotniczych.

Legislacja krajowa dotycząca poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych na tle wybranych regulacji międzynarodowych

Nie zagłębiając się w zawiłości procesów legislacyjnych dotyczących krajowego prawa lotniczego, należy zauważyć, że procedura poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych wraz z ich załogami i pasażerami przez wiele lat nie była przedmiotem regulacji ustawowej². Wprowadzenie nowej *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* również nie zmieniło tej sytuacji³. Ciągły proces kodyfikacji obecnie obowiązującego krajowego prawa lotniczego powodował ożywioną dyskusję wśród teoretyków i praktyków zajmujących się złożonymi zagadnieniami lotnictwa cywilnego. Nic w tym dziwnego, skoro pomimo upływu ponad dziesięciu lat od wejścia w życie przywołanej wyżej ustawy, nie wszystkie kwestie zostały całkowicie rozwiązane pod względem legislacyjnym. Przykładem jest poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się

¹ G. Czopik, A. Witczak, *Monitoring elektromagnetyczny jako ogniwo systemu ochrony i gwarancji bezpieczeństwa*, w: *Publikacje z zakresu bezpieczeństwa w portach lotniczych i morskich*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2011, nr 186A, s. 61.

² *Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze* (Dz.U. z 1962 r., Nr 32, poz. 153).

³ Zob. tekst pierwotny *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz.U. Nr 130, poz. 1112).

w niebezpieczeństwie oraz udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych. Formalnie kwestię tę rozwiązano na poziomie ustawowym dopiero po dziesięciu latach od uchwalenia pierwotnego tekstu prawa lotniczego *Ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw*⁴ poprzez dodanie przepisów w art. 140a–e poświęconych poszukiwaniu i ratowaniu statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielaniu pomocy ich załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób. O ile w drodze nowelizacji wprowadzono do ustawy rozwiązania dotyczące poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o tyle brak dotychczas przepisów wykonawczych do ustawy, do których wydania na podstawie delegacji ustawowej został zobowiązany minister infrastruktury i rozwoju.

Zamieszczenie przez prawodawcę w prawie lotniczym przepisu art. 140a–e miało niewątpliwie na celu dostosowanie krajowego prawa lotniczego do standardów obowiązujących w lotnictwie międzynarodowym, tj. wynikających z art. 25 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*⁵ oraz jej *Załącznika 12* zatytułowanego *Poszukiwanie i ratownictwo*⁶. Ponadto stało się przyczynkiem do zmian systemowych w kierunku zapewnienia kompatybilności i interoperacyjności krajowych służb ratownictwa powietrznego ze służbami innych państw oraz ujednoczenia procedur współdziałania służb w zakresie zwiększenia skuteczności metod lokalizacji miejsc wypadków lotniczych.

Rangę problematyki bezpieczeństwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w kontekście zdarzeń lotniczych wzmacnia fakt, że ma ona od dawna ugruntowaną pozycję w prawie międzynarodowym dotyczącym lotnictwa cywilnego, a mianowicie we wcześniej wspomnianej *Konwencji chicagowskiej* oraz jej *Załączniku nr 12*. Należy dodać, że oprócz wymienionego źródła prawa międzynarodowego obowiązuje *Porozumienie z dnia 12 maja 2011 r. o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu oraz ratownictwie morskim*. Wymienione porozumienie jest pierwszym wiążącym międzynarodowym aktem normatywnym wydanym pod auspicjami Rady Arktycznej w zakresie koordynacji ratowania życia ludzkiego między państwami regionu arktycznego na obszarze około 13 mln km² w Arktyce, na wypadek zaistnienia niebezpiecznych zdarzeń z udziałem statków morskich oraz lotniczych⁷. Należy wyjaśnić, że Rzeczpospolita Polska nie jest stroną przywołanego porozumienia.

Warto dodać, że problematyka poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest także widoczna na gruncie legislacji NATO. Przykładowo doktryna NATO dotycząca poszukiwania i ratownictwa, zawarta w dokumencie ATP-10 (D), zakłada standaryzację procedur operacyjnych w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego w państwach należących do NATO, w szczególności zaś umożliwienie koordynacji działań pomię-

⁴ Dz.U. z 2011 r. Nr 170, poz. 1015.

⁵ *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.). W dalszej części artykułu wymieniona konwencja będzie przywoływana jako *Konwencja chicagowska*. Zob. *Convention on Civil Aviation* ("Chicago Convention") 7 December 1944, (1994) 15 U.N.T.S. 295 [online], <http://www.unhcr.org/refworld/docid/3ddca0dd4.html> [dostęp: 25 III 2013].

⁶ *Obwieszczenie Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 12 do Konwencji sporządzonej 7 grudnia 1944r. w Chicago* (Dz.Urz. ULC Nr 5, poz. 38).

⁷ Zob. *Porozumienie o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu oraz ratownictwie morskim z dnia 12.05.2011 r.* podpisane przez ministrów Rady Arktycznej państw członkowskich: Kanady, Królestwa Danii, Republiki Finlandii, Islandii, Królestwa Norwegii, Federacji Rosyjskiej, Królestwa Szwecji i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Źródło: <http://www.new.org.pl/>.

dzy wojskowymi zasobami SAR (Search and Rescue) będącymi w dyspozycji państwa NATO. Według innych założeń doktrynalnych poszukiwanie i ratownictwo jest metodą obniżenia strat wojsk własnych poprzez wykorzystanie wyspecjalizowanych jednostek bojowego poszukiwania i ratownictwa (Combat Search and Rescue – CSAR), powołanych do ratowania i odzyskiwania personelu wojskowego, który utracił kontakt z jednostką macierzystą⁸. W ramach zadań wytyczonych przez doktrynę wydzielone siły i środki SAR realizują zadania ratownicze związane z poszukiwaniem statku powietrznego (i jego personelu), który w wyniku nieprzewidzianych zdarzeń (np. w wyniku zestrzelenia lub awarii) utracił kontakt ze swoją jednostką i znalazł się na terytorium wroga⁹.

Wypada podkreślić, że poszukiwanie i ratownictwo w czasie pokoju (SAR) różni się zasadniczo od poszukiwania i ratownictwa w czasie działań zbrojnych (CSAR). W pierwszym przypadku poszukiwanie i ratowanie personelu statków powietrznych realizowane przez służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (SAR) odbywa się na terenie niezajętym przez przeciwnika¹⁰. W drugim przypadku – poszukiwanie i ratownictwo w czasie działań zbrojnych – zakłada przeprowadzanie operacji typu „Personel Recovery”, których celem jest odzyskiwanie personelu utraconego w wyniku działań bojowych prowadzonych na terenie zajęтым przez przeciwnika.

Wracając do zasadniczego nurtu rozważań poświęconych regulacjom wprowadzonym *Ustawą z 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. Nr 170, poz. 1015), należy zaznaczyć, że od tego momentu zaczęła się kształtować kompleksowa legislacja krajowego prawa lotniczego w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Z tego powodu nowe regulacje mogą być rozpatrywane i oceniane z różnych punktów widzenia, w tym także pod kątem ich adekwatności do zasadniczych rozwiązań normatywnych o charakterze międzynarodowym, obowiązujących w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Kompatybilność krajowego prawa lotniczego z normami Konwencji chicagowskiej w zakresie poszukiwania i ratownictwa

Wprowadzone ustawą z 30 czerwca 2011 r. regulacje prawne dotyczące poszukiwania i ratowania statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielania pomocy ich załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych dały asumpt do zastanowienia się nad kwestią przystawania krajowego prawa lotniczego do norm *Konwencji chicagowskiej*. Jak dotąd Konwencja ta jest uznawana za fundamentalny akt prawa międzynarodowego dotyczący lotnictwa cywilnego, jej przepisy zaś – za normy mające charakter dyrektyw dla rządów państw, które ją ratyfikowały. Świadczy o tym dyspozycja art. 25 zatytułowanego *Statki powietrzne w niebezpieczeństwie*, według której:

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków

⁸ ATP 3.3.9.1/ATP 61, *Combat Search and Rescue*, Bruxelles 2004.

⁹ DD.3.3.9, *Odzyskiwanie izolowanego personelu*, Warszawa 2010, MON, s. 9.

¹⁰ K. Ligęza, *Bojowe poszukiwanie i ratownictwo w czasie wojny w operacjach połączonych*. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2012, R. VI, Gdynia 2012, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, s. 212.

powietrznych lub władzom Państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde Umawiające się Państwo, podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego, będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej Konwencji¹¹.

Konstrukcja przytoczonego art. 25 *Konwencji* wskazuje, że zawarta w nim dyrektywa ma charakter wielopłaszczyznowy, a mianowicie:

- zobowiązuje każde państwo do zapewnienia środków pomocy statkom powietrznym będącym w niebezpieczeństwie,
- nakazuje rozciągnięcie pomocy w poszukiwaniu zaginionego statku powietrznego na całe terytorium państwa, a nie jedynie na jego wybrane obszary,
- udzielanie pomocy powinno odbywać się w granicach faktycznych możliwości państwa,
- wskazuje konieczność udzielenia właścicielom statków powietrznych lub władzom państwa, w którym poszukiwany statek powietrzny jest zarejestrowany, zezwolenia na realizację przedsięwzięć związanych z udzieleniem pomocy ich statkom,
- zaleca zastosowanie skoordynowanych środków w zakresie poszukiwania zaginionego statku powietrznego.

Dyspozycja przepisu art. 25 *Konwencji chicagowskiej* znalazła swoje rozwinięcie w treści jej *Załącznika 12 – Poszukiwanie i ratownictwo*. W załączniku tym prawodawca międzynarodowy szczegółowo przedstawił kryteria struktury służby poszukiwawczo-ratowniczej, która powinna być zorganizowana w państwach sygnatariuszach *Konwencji*. Świadczą o tym regulacje dotyczące:

- 1) organizacji:
 - służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - rejonów poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - ośrodków i podośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - łączności dla potrzeb poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
 - jednostek poszukiwawczo-ratowniczych,
 - wyposażenia poszukiwawczo-ratowniczego;
- 2) współdziałania:
 - między państwami sygnatariuszami *Konwencji*,
 - z innymi służbami,
 - w rozpowszechnianiu informacji o zdarzeniach lotniczych;
- 3) działań przygotowawczych dotyczących:
 - informowania,
 - planowania działań,
 - jednostek poszukiwawczo-ratowniczych,
 - szkolenia,
 - wraków;
- 4) procedury:

¹¹ Ang. *Article 25 Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.*

- w zakresie informacji o zagrożeniu,
- dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego podczas faz zagrożenia,
- dla przypadków, w których odpowiedzialność za działania poszukiwawczo-ratownicze rozciąga się na dwa lub więcej umawiających się państw,
- dla kierujących działaniami w terenie,
- dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w kwestii zakończenia i zawieszania działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- na miejscu zdarzenia,
- dla dowódców statków powietrznych, którzy przejęli (usłyszeli) korespondencję dotyczącą niebezpieczeństwa,
- odnośnie do sygnałów wizualnych,
- dotyczące dokumentowania działań.

Uzupełnienie regulacji *Załącznika 12* stanowi *Dodatek* wprowadzający sygnały, jakie powinny być używane podczas poszukiwania i ratownictwa:

- 1) sygnały stosowane do porozumiewania się z pojazdami i jednostkami naziemnymi,
- 2) kod sygnałów wzrokowych „ziemia–powietrze”,
- 3) sygnały „powietrze–ziemia”.

Regulacje art. 25 *Konwencji chicagowskiej* oraz jej *Załącznika 12* uzupełniają wytyczne zawarte w *Podręczniku międzynarodowego lotniczego i morskiego poszukiwania i ratownictwa*. Wymieniony podręcznik zawiera wytyczne dla wspólnej koncepcji dotyczącej organizowania i prowadzenia poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego poprzez ustanowienie systemowych rozwiązań. Wytyczne te zostały zawarte w trzech tomach. W tomie I zatytułowanym *Organizacja i Zarządzanie* omówiono pojęcie globalnego systemu SAR, tworzenie i poprawę krajowych i regionalnych systemów SAR oraz współpracę z państwami sąsiednimi w celu zapewnienia skutecznej i ekonomicznej usługi SAR¹². Tom II – *Misja Koordynacja* – przeznaczono dla pracowników, którzy planują i koordynują działania SAR oraz ćwiczenia¹³. Tom III – *Telefony* – poświęcono urządzeniom łączności na pokładzie jednostek ratowniczych, samolotów i statków, używanym do wyszukiwania i ratowania lub wspomaganie funkcji koordynatora na miejscu zdarzenia, oraz w przypadku tych aspektów SAR, które odnoszą się do własnych sytuacji kryzysowych¹⁴.

Jak widać, przedstawione źródła mają zasadnicze znaczenie nie tylko dla ustawodawcy krajowego w zakresie wytyczenia głównego kierunku inicjatywy legislacyjnej, lecz także dla działań normalizacyjnych pozostałych państw stron *Konwencji chicagowskiej* w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Rozpatrując kwestię związania ustawodawcy krajowego normami międzynarodowymi należy wyjaśnić, że ratyfikacja przez Polskę *Konwencji chicagowskiej* spowodowała

¹² *IAMSAR Manual: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Organization and Management*, t. I, London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

¹³ *IAMSAR Manual: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mission Coordination*, t. II, London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

¹⁴ *IAMSAR Manual: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mobile Facilities* t. III, London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

wała, że w myśl zasady *pacta sunt servanda*¹⁵ Polska zobowiązała się wcielić w życie przepis art. 25 *Konwencji* oraz jej *Załącznik 12*. Taki kierunek działań legislacyjnych w zakresie poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w związku z zaistnieniem zdarzeń lotniczych według standardów międzynarodowych ma swoje oparcie w art. 87 ust. 1 oraz art. 91 *Konstytucji RP*. Według pierwszego z wymienionych przepisów źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia. Zgodnie z normą konstytucyjną natomiast, wyrażoną w art. 91, *ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw RP, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. Umowa międzynarodowa przyjęta w tym trybie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeśli tej ustawy nie da się pogodzić z ustawą*¹⁶.

W wykonaniu normy konstytucyjnej zawartej w art. 91 *Konstytucji* ustawodawca krajowy zamieścił przepis (art. 3 ust. 1 obecnie obowiązującego prawa lotniczego) stanowiący, że *do stosunków prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego stosuje się przepisy Prawa lotniczego, o ile wiążące Rzeczpospolitą Polską ratyfikowane umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej*. W przepisie art. 3 ust. 2 wprowadził natomiast zasadę, w myśl której *wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowione na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, oraz ich zmiany, ogłaszane będą bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi ich obowiązywania*.

Ranga wymienionych źródeł międzynarodowych w zakresie poszukiwania i ratownictwa spowodowały, że 20 sierpnia 2003 r. zostało wydane *Oświadczenie Rządowe w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisane w Chicago 7 grudnia 1944 r. W wymienionym oświadczeniu zamieszczono wykaz załączników do *Konwencji chicagowskiej*, z którymi jest związana Rzeczpospolita Polska¹⁷.

Zasada konstytucyjna dotycząca ujednoczenia krajowego prawa lotniczego z przepisami *Konwencji chicagowskiej* została zmaterializowana poprzez wprowadzenie do obowiązującego prawa lotniczego *Ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw*. Ustawodawca krajowy dodał art. 140a–e, na którego podstawie zostały wprowadzone rozwiązania normatywne dotyczące poszukiwania i ratowania statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielania pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych.

Odnosząc się do zakresu przedmiotowego regulacji wprowadzonej do prawa lotniczego przepisem art. 140a–e, uwagę zwraca wyraźna intencja krajowego ustawodawcy, aby przywrócić konieczną równowagę między przepisami ustawowymi a przepisami międzynarodowymi. Znalazła ona swój skonkretyzowany wyraz właśnie w rozwiązaniach legislacyjnych odpowiadających standardom wynikającym z *Konwencji chicagowskiej* oraz jej *Załącznika 12*. Jednocześnie treść przepisów zawartych w art. 140a–e prawa lotniczego wskazuje, że nowo wprowadzone rozwiązania praw-

¹⁵ Zob. art. 11 *Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 23 maja 1969 r.*: ratyfikowanej przez Prezydenta RP 27 kwietnia 1990 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439).

¹⁶ *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.* (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483).

¹⁷ Dz.U. z 2003 r. Nr 146, poz. 1413.

ne wyrażają dbałość ustawodawcy o to, aby ustanowione normy gwarantowały: po pierwsze – wymagany przez standardy międzynarodowe poziom bezpieczeństwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w związku z zaistnieniem zdarzeń lotniczych, po drugie – uwzględnienie międzynarodowych zasad w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego, po trzecie – współdziałanie, współpracę oraz koordynację w zakresie poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych.

Na podstawie ustaleń dokonanych w poprzedniej części opracowania można przyjąć, że rozwiązania prawne wprowadzone przez krajowego ustawodawcę w art. 140a–e prawa lotniczego respektują reguły zawarte w art. 25 *Konwencji chicagowskiej* oraz w jej *Załączniku 12* odnośnie do zwiększenia gwarancji bezpieczeństwa załóg, pasażerów oraz innych osób zagrożonych w wyniku wystąpienia zdarzeń lotniczych. Stanowi to obiektywny przyczynek do zatrzymania się nad wyrażeniami typologicznymi dotyczącymi poszukiwania i ratownictwa w lotnictwie cywilnym, a mianowicie: bezpieczeństwo załóg, statków powietrznych i pasażerów oraz zdarzenie lotnicze. Pierwszy człon pierwszego wyrażenia – bezpieczeństwo – według *Słownika języka polskiego* oznacza: 1) *stan psychiczny lub prawny, w którym jednostka ma poczucie pewności, oparcie w drugiej osobie lub sprawnie działającym systemie prawnym; przeciwieństwo zagrożenia*; 2) *pot. instytucja powołana do egzekwowania norm prawnych z zakresu bezpieczeństwa publicznego*¹⁸.

Pojęcie bezpieczeństwo występuje też w aktach normatywnych rangi międzynarodowej i krajowej oraz w literaturze lotniczej, jego treść jest jednak odczytywana w różnych kontekstach w zależności od określenia przymiotnikowego. Dowodem tego jest posługiwanie się takimi wyrażeniami, jak: bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego¹⁹, bezpieczeństwo lotów²⁰, bezpieczeństwo statków powietrznych²¹, bezpieczeństwo załogi, bezpieczeństwo pasażerów²² i bezpieczeństwo ruchu lotniczego²³ itp. Problem jednak tkwi w tym, że ustawodawca, podobnie jak i autorzy opracowań z dziedziny lotnictwa, nie definiują wymienionych rodzajów bezpieczeństwa. Z tego powodu wyjaśnienie znaczenia rodzaju bezpieczeństwa jest możliwe na podstawie syntezy poszczególnych elementów składowych charakteryzujących jego treść. Mając zatem na względzie poczynione uwagi, przyjęto na użytek niniejszych rozważań, że pojęcie bezpieczeństwo załóg, statków powietrznych i pasażerów będzie oznaczało *poczucie pewności i oparcie w sprawnie działającym systemie prawnym, który sankcjonuje niwelację negatywnych skutków będących rezultatem zagrożenia załóg, statków powietrznych i pasażerów w związku z zaistnieniem zdarzeń lotniczych*.

¹⁸ *Popularny słownik języka polskiego*, B. Dunaj (red.), Warszawa 2007, Langenscheidt, s. 38.

¹⁹ Zob. pkt 3, *Wstępu do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE* (Dz.U. UE L 79/1 z 19 III 2008).

²⁰ Zob. art. 7 *Dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty* (Dz.U. UE L 143/ 76 z 30 IV 2004).

²¹ Tamże.

²² Zob. pkt 21 *Wstępu do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002* (Dz.U. UE. L 97/72 z 9 IV 2008).

²³ M. Krzyżanowski, *Zarządzanie i pomiar bezpieczeństwa w ruchu lotniczym – praktyczne podejście*, w: *Publikacje z zakresu bezpieczeństwa...*, s. 165.

Przechodząc do wyrażenia zdarzenie lotnicze należy wyjaśnić, że ma ono charakter uniwersalny i na gruncie krajowego prawa lotniczego przybiera trzy formy: wypadku lotniczego, incydentu lotniczego oraz poważnego incydentu lotniczego. W świetle obowiązujących przepisów zaistnienie każdego z wymienionych stanów będzie tożsame z zaistnieniem „zdarzenia lotniczego”. Jest to nowa jakość legislacyjna z uwagi na fakt, że w poprzedniej *Ustawie z 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze* ustawodawca w ogóle nie definiował pojęcia zdarzenie lotnicze ani nie dokonał jego specyfikacji pod względem ciężaru gatunkowego. Posługiwał się jedynie pojęciem wypadek statku powietrznego, co prowadziło do wielu nieścisłości pod względem prawnym²⁴.

W świetle art. 134 ust. 2 obowiązującego prawa lotniczego wypadek lotniczy oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny. Przedstawiona definicja nie jest jednak pełna, ponieważ jej komplementarność została uzależniona od dodatkowych okoliczności wskazanych przez ustawodawcę. Oznacza to, że aby zakwalifikować zdarzenie jako wypadek lotniczy musi zaistnieć skutek w postaci: obrażeń osoby fizycznej, uszkodzenia lub zniszczenia konstrukcji statku powietrznego albo też zaginięcia statku powietrznego.

W pierwszym przypadku chodzi o okoliczności, które spowodowały obrażenia osoby ze skutkiem śmiertelnym lub poważne obrażenia ciała w rezultacie znajdowania się na pokładzie statku powietrznego, bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, w tym częścią, która oddzieliła się od danego statku, albo też bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów lub powietrza, wywołanego przez statek powietrzny. W myśl komentowanego przepisu przesłankami wypadku nie mogą być natomiast przypadki, w których obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych bądź w wyniku obrażeń zadanych samemu sobie lub przez inne osoby, albo też kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których dostęp dla pasażerów i członków załogi jest zwykle zamknięty. W tym przypadku ustawodawca przyjął do celów statystycznych, że obrażenia ciała, w których rezultacie w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

W drugim przypadku przesłanką skutkującą zaliczeniem zdarzenia lotniczego do wypadku lotniczego jest sytuacja, w której statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji. Warunkiem takiej kwalifikacji musi być jednak naruszenie trwałości konstrukcji, pogorszenie stanu technicznego statku powietrznego oraz powstała w związku z tym konieczność przeprowadzenia poważnego remontu lub wymiany uszkodzonego elementu. Okolicznościami wyłączającymi zaliczenie wymienionego zdarzenia do wypadku lotniczego jest zaistnienie przerwy w pracy silnika statku powietrznego lub jego uszkodzenie, jeśli awarii uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające, albo wówczas, gdy zostały uszkodzone łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania czy owiewki, albo gdy na pokroju znajdują się niewielkie wgniecenia albo przebicia.

W trzecim przypadku prawną przesłanką zaliczenia zdarzenia lotniczego do wypadku lotniczego jest zaginięcie statku powietrznego lub jego obecność w miejscu, do

²⁴ Por. art. 54 ust. 1 i art. 55 ust. 1–2 *Ustawy z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze*.

którego dostęp jest niemożliwy. Jednocześnie ustawodawca przyjął, że statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków i odwołano oficjalne poszukiwania.

Kolejną ustawową formą zdarzenia lotniczego – incydent lotniczy – w świetle art. 134 ust. 5 prawa lotniczego została zdefiniowana przez ustawodawcę jako *zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo*.

Następną formą zdarzenia lotniczego jest „poważny incydent lotniczy”. Jest to kwalifikowana forma „incydentu lotniczego”. Zgodnie bowiem z art. 134 ust. 6 prawa lotniczego *poważny incydent lotniczy oznacza zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że niemal doszło do wypadku lotniczego*.

Wymienione formy zdarzenia lotniczego, zdefiniowane w krajowym prawie lotniczym, są zgodne z podziałem i formami zdarzeń lotniczych zdefiniowanymi w *Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE*²⁵.

Podmiotowo-przedmiotowy zakres poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych w związku z wystąpieniem zdarzenia lotniczego

Nowością w obowiązującym prawie lotniczym było zamieszczenie przez ustawodawcę regulacji prawnych wyznaczających ścisłe granice dla organów zobowiązanych do działań związanych z poszukiwaniem i ratowaniem statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielaniem pomocy załogom i pasażerom tych statków oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych. W tym przypadku aprobatę budzi przepis art. 140a ust. 1 *Ustawy z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*, który wytycza zakres podmiotowo-przedmiotowy ochrony osób i statków powietrznych w związku z zaistnieniem zdarzeń lotniczych.

Odnosząc się do pierwszej kwestii, tj. do zakresu podmiotowego poszukiwania i ratownictwa w związku z wystąpieniem zdarzenia lotniczego, należy wskazać, że zgodnie z przywołanym wyżej przepisem prawa lotniczego: *poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, odbywa się bez względu na przynależność państwową tych statków*. Konstrukcja tego przepisu wskazuje, że ustawodawca w odniesieniu do pierwszego zakresu obszaru ochrony – podmiotowego – objął dyspozycją art. 140a ust. 1 prawa lotniczego nieograniczony krąg osób. Co prawda pozornie mogłoby się wydawać, że jedynie uprawnionymi podmiotami są tylko i wyłącznie członkowie załóg oraz pasażerowie statków powietrznych, ale treść komentowanego przepisu wyraźnie wskazuje na to, że prawo do udzielenia pomocy przysługuje także i „innym osobom”. Skuteczność objęcia ochroną przepisami prawa lotniczego „innych osób” została uzależniona przez ustawodawcę od spełnienia zasadniczego warunku – osoby te muszą być poszkodowane w wyniku zdarzenia lotniczego. Obowiązuje przy tym zasada, która dotyczy wszystkich osób poszkodowanych w zdarzeniu: okolicznościami wyłączającymi udzielenie pomocy w tym przypadku nie mogą być żadne kryteria przynależności państwowej po-

²⁵ Zob.: art. 2 pkt 1, pkt 7 i pkt 16 przywołanego rozporządzenia (Dz.U. UE L 295/35 z 12 XI 2010).

szkodowanych osób. W konsekwencji legitymację prawną osoby poszkodowanej uzyskuje każda osoba, bez względu na obywatelstwo lub jego brak, jeżeli będzie uczestnikiem zdarzenia lotniczego.

Krajowy ustawodawca zrezygnował z jakichkolwiek uwarunkowań formalno-prawnych dotyczących przynależności państwowej statków powietrznych, które zaginęły lub znajdują się w niebezpieczeństwie. Powoduje to, że *ex lege* obowiązek poszukiwania oraz ratowania dotyczy wszystkich statków powietrznych, krajowych i zagranicznych, jeżeli znajdują się one w niebezpieczeństwie nad obszarem Rzeczpospolitej Polskiej. W konsekwencji przyjętych rozwiązań, w myśl art. 140a ust. 1 prawa lotniczego, akcja poszukiwawczo-ratownicza powinna być wszczęta zarówno w odniesieniu do krajowych statków powietrznych zarejestrowanych w krajowym rejestrze tego typu statków prowadzonym przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz statków powietrznych zarejestrowanych w rejestrze prowadzonym przez ministra obrony narodowej, a także w odniesieniu do obcych statków powietrznych zarejestrowanych w rejestrach prowadzonych przez inne państwa. Pod względem prawnym dla wszczęcia akcji poszukiwawczo-ratowniczej nie ma też znaczenia rodzaj statku powietrznego, który zaginął lub uległ uszkodzeniu bądź zniszczeniu.

Normatywny zakres działania organów państwa i służb w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego

Niewątpliwie istotne znaczenie praktyczne ma obszar działania organów i służb w zakresie poszukiwania i ratowania statków powietrznych oraz udzielania pomocy załogom i pasażerom, którzy ucierpieli w wyniku zdarzeń lotniczych. Zgodnie z prawem administracyjnym zakres działania organu jest zwykle określony w przepisach ustrojowych powołujących dany organ i określających sferę spraw, w których organ ten powinien wykorzystywać swoje kompetencje oraz sferę, nad którą powinien czuwać²⁶. W tym aspekcie widoczne są związki legislacji krajowej z rozwiązaniami międzynarodowymi dotyczącymi lotnictwa cywilnego. Wskazuje na nie *expressis verbis* dyspozycja wyrażona w art. 25 *Konwencji chicagowskiej*: *każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce*. Przepis ten dowodzi, że konwencja nakłada na każde państwo sygnatariusza obowiązek zapewnienia pomocy statkom powietrznym oraz osobom znajdującym się na ich pokładzie i będącym w niebezpieczeństwie. Jednocześnie ten sam przepis zobowiązuje każde umawiające się państwo do zastosowania skoordynowanych środków w związku z podjęciem poszukiwań zaginionego statku powietrznego.

Konsekwencją dyrektywy wynikającej z art. 25 *Konwencji chicagowskiej* było ustanowienie przez ustawodawcę w krajowym prawie lotniczym rozwiązań porządkujących kwestie kompetencji organów i służb w zakresie zapewniania pomocy statkom powietrznym będącym w niebezpieczeństwie. Związek wspomnianego art. 25 *Konwencji* w zakresie wymienionych kompetencji należy postrzegać także przez pryzmat pkt 2.1.1.2 *Załącznika 12*, w którego myśl *zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego obejmuje nie tylko ustanowienie regulacji prawnych i normatywnych, zorganizowanie udostępniania zasobów, systemu łączności i personelu przygotowanego do koordynowania działań i bezpośredniego w nich udziału, ale także wskazanie*

²⁶ *Prawo administracyjne*, M. Wierzbowski (red.), Warszawa 2011, LexisNexis, s. 116.

organu administracji publicznej właściwego w sprawach poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Realizując wyżej przywołane zalecenie, ustawodawca przyznał na gruncie krajowego prawa lotniczego przepisem art. 140a ust. 2 główne kompetencje w zakresie poszukiwania i ratowania statków powietrznych oraz udzielania pomocy załogom oraz pasażerom, którzy ucierpieli w wyniku zdarzeń lotniczych, ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Z kolei w wykonaniu dyrektywy art. 25 *Konwencji chicagowskiej* oraz przepisu pkt 2.1.1.2 *Załącznika 12* ustawodawca krajowy, z pomocą przepisu art. 140a ust. 1 prawa lotniczego, wyznaczył kompetencje w zakresie poszukiwania i ratowania statków powietrznych oraz udzielania pomocy załogom oraz pasażerom, którzy ucierpieli w wyniku zdarzeń lotniczych, służbie poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR). W brzmieniu nadanym art. 140a ust. 2 prawa lotniczego właściwość służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego przedstawia się następująco: właściwość miejscowa rozciąga się na polską przestrzeń powietrzną oraz obszar lądowy w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.

Z kolei w myśl przepisu art. 140a ust. 3 prawa lotniczego właściwość rzeczowa ASAR obejmuje poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych będących w niebezpieczeństwie, poprzez:

- 1) przeszukanie wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego,
- 2) ustalenie tożsamości osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych oraz określenia ich stanu zdrowia,
- 3) podejmowanie działań poszukiwawczo-ratowniczych na miejscu zdarzenia.

Jednocześnie ustawodawca wprowadził zastrzeżenie, w którego myśl służby ASAR działają z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.

Zgodnie z art. 140a ust. 5 prawa lotniczego strukturę organizacyjną służby ASAR tworzą następujące jednostki:

- 1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- 2) punkty alarmowe,
- 3) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze.

Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, w myśl art. 140a ust. 6 prawa lotniczego, należy w szczególności:

- 1) przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR,
- 2) analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej,
- 3) prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje na temat zagrożenia bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej,
- 4) nadzorowanie stanu działań poszukiwawczo-ratowniczych i zdolności do podejmowania tego typu działań przez jednostki służby ASAR,
- 5) kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych,
- 6) bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korekta podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszeniu i zakończeniu,

- 7) informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.

Użycie przez ustawodawcę zwrotu *należy w szczególności* wskazuje, że wymieniony katalog zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego nie jest katalogiem zamkniętym i może być poszerzony w zależności od potrzeb.

Z kolei rolę punktów alarmowych będących drugim elementem struktury organizacyjnej służby ASAR zgodnie z art. 140a ust. 7 prawa lotniczego pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Trzecim elementem struktury organizacyjnej służby ASAR są w myśl art. 140b ust. 1 prawa lotniczego zespoły poszukiwawczo-ratownicze przewidziane do prowadzenia działań poszukiwawczych i ratowniczych. Zgodnie z tym przepisem powinny być one udostępnione przez ministra obrony narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie na mocy tej samej regulacji ustawodawca przyznał ministrowi obrony narodowej kompetencje dotyczące wyposażenia statków powietrznych oraz przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.

Należy dodać, że na podstawie art. 140b ust. 3 prawa lotniczego ustawodawca dopuścił możliwość prowadzenia doraźnych działań poszukiwawczo-ratowniczych przez inne statki powietrzne niż wojskowe (np. statki powietrzne służb ratowniczych lub służb porządku publicznego). Podstawę prawną omawianych działań stanowi plan operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego (*Plan ASAR*), wymieniony w art. 140c ust. 1, określający funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałanie z jednostkami organizacyjnymi Marynarki Wojennej²⁷, Państwowej Straży Pożarnej²⁸, Straży Granicznej²⁹, Policji³⁰ oraz zakładów opieki zdrowotnej.

Nowa regulacja zawarta w art. 140c ust. 2 prawa lotniczego wprowadziła jednocześnie obowiązek koordynowania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego działający przy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zgodnie z kompetencjami przyznanymi przez ustawodawcę cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest zobowiązany do każdorazowego określenia obszaru poszukiwania jako obszaru prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrzego, który zaginął (art. 140c ust. 3 prawa lotniczego).

Z punktu widzenia skuteczności poszukiwań i ratownictwa istotny jest przepis art. 140d ust. 1 prawa lotniczego, który zobowiązuje jednostki organizacyjne Marynarki

²⁷ Powołanej na mocy art. 3 ust. 3 pkt 3 *Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz.U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416).

²⁸ Powołana na mocy *Ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 roku o Państwowej Straży Pożarnej* (Dz.U. z 2009 r. Nr 12, poz. 68 z późn. zm).

²⁹ Powołanej na mocy *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej* (Dz.U. z 2011 r. Nr 116, poz. 675).

³⁰ Powołanej na mocy *Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687).

Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, zakłady opieki zdrowotnej oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego do współdziałania ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań.

Ostatnią kwestią w kontekście analizowania kierunku krajowych zmian legislacyjnych dotyczących poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych i ich załóg oraz pasażerów w aspekcie zdarzeń lotniczych są przepisy wykonawcze do ustawy. Zgodnie z obowiązującą techniką legislacyjną rozwiązania szczegółowe będące pochodną rozwiązań ustawowych powinny mieć swoje rozwinięcie w aktach wykonawczych rangi rozporządzenia³¹. W odniesieniu do poruszanej kwestii ustawodawca zastosował tryb zgodny z trybem obowiązującym w legislacji krajowej, mianowicie w art. 140d ust. 2 prawa lotniczego na podstawie delegacji ustawowej zobowiązał ministra właściwego do spraw transportu do określenia w porozumieniu z ministrem obrony narodowej oraz ministrem spraw wewnętrznych i wydania w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowego sposobu zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR,
- 2) zakresu planu ASAR i sposobu jego opracowania,
- 3) szczegółowych zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- 4) szczegółowego sposobu prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- 5) sposobu współdziałania z innymi podmiotami i jednostkami.

Ponadto na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 140e ust. 3 prawa lotniczego minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia warunków i sposobu zgłaszania do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa, warunków i sposobu ich wykreślenia z ewidencji, a także sposobu i warunków prowadzenia tej ewidencji (z uwzględnieniem przepisów *Załącznika nr 10 – Łączność lotnicza do Konwencji chicagowskiej*, tom III – *Systemy łączności*, część II – *Systemy łączności głosowej*³² i zaleceń Rady Programu COSPAS-SARSAT).

Odnosząc się do wyżej wymienionych zaleceń, wypada wyjaśnić, że 31 maja 2005 r. prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, upoważniony Uchwałą Rady Ministrów Nr 107/2005 z dnia 25 kwietnia 2005 r., podpisał *Notę o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Programu Międzynarodowego COSPAS-SARSAT jako Państwo Użytkownik*³³, której jest wykonawcą. W dniu 30 grudnia 2005 r. zostało wydane oświadczenie rządowe w sprawie związania Rzeczypospolitej Polskiej *Notą o przystąpieniu do Programu Międzynarodowego COSPAS-SARSAT*³⁴. Na mocy podpisanego dokumentu prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego stał się organem odpowiedzialnym za realizację zadań wynikających z członkostwa Polski w programie COSPAS-SARSAT. Do zadań tych należy:

- 1) prowadzenie ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa ELT, EPIRB i PLB 406 MHz oraz przekazywanie informacji zawartych w ewidencji do Ośrodka Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego – ARCC w Warszawie,
- 2) opracowywanie rocznego raportu dotyczącego oceny elementów systemu COSPAS-SARSAT,

³¹ L. Morawski, *Wstęp do prawoznawstwa*, Toruń 2011, TNOiK „Dom Organizatora”, s. 105.

³² Zob. *Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej* (Dz.U. UE L 320/14 z 17 XI 2012).

³³ M.P. z 2006 r. Nr 13, poz. 171.

³⁴ Tamże, poz. 172.

- 3) współpraca z Sekretariatem Programu COSPAS-SARSAT,
- 4) nadzór nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (SPOC Polska) w zakresie współpracy z Centrum Kontroli Misji Systemu COSPAS-SARSAT – CMC w Moskwie,
- 5) wdrażanie i nadzór nad ich stosowaniem w Polsce protokołów kodowania nadajników sygnału niebezpieczeństwa przyjętych przez Radę Programu COSPAS-SARSAT,
- 6) koordynowanie wykonywania testów nadajników sygnału niebezpieczeństwa,
- 7) monitorowanie właściwego wykorzystania nadajników sygnału niebezpieczeństwa zarejestrowanych w Polsce,
- 8) współpraca z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, ARCC w Warszawie i Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w sprawach dotyczących Programu COSPAS-SARSAT.

Kończąc omawianie kwestii normatywnych dotyczących zakresu działania organów państwa i służb w sferze poszukiwania i ratownictwa lotniczego, należy wyraźnie zaznaczyć, że przedstawione kompetencje nie stanowią katalogu zamkniętego. W zależności od potrzeb mogą być poszerzane, o ile będzie to uzasadnione potrzebami technicznymi, organizacyjnymi lub innymi wynikającymi z umów międzynarodowych.

Podsumowanie

Omawiając kierunek krajowych zmian legislacyjnych w zakresie poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w kontekście zdarzeń lotniczych, należy wyrazić konkluzję *de lege lata*. Otóż dostosowanie prawa wewnętrznego dotyczącego lotnictwa cywilnego do standardów międzynarodowych nie jest zadaniem łatwym. Nie robi się tego automatycznie przez ratyfikację *Konwencji chicagowskiej*. Potrzebne jest przeprowadzenie dokładnej analizy krajowego prawa lotniczego i uchwycenie jego stosunku do zaleceń międzynarodowych, które powstały w celu przyjęcia ich przez wszystkie państwa sygnatariuszy *Konwencji*. Z chwilą uchwalenia nowego prawa lotniczego krajowy ustawodawca zdawał sobie sprawę, że konieczne jest zweryfikowanie tych jego elementów swojego dotychczasowego ustawodawstwa, których dotyczyła *Konwencja chicagowska*. Nie wystarczyło tu jedynie dostosowanie poszczególnych postanowień *Konwencji* – konieczne było dostosowanie całości jej przepisów wraz z załącznikami, które nadają krajowemu prawu lotniczemu, jak każdemu systemowi prawa, swoiste cechy. Zainicjowany w 2002 r. proces przemian w lotnictwie cywilnym oraz rozwiązywanie jego poszczególnych problemów pod względem prawnym wskazuje, że nie zachodzi *contradictio explicita* w dostosowaniu przepisów krajowego prawa lotniczego do norm *Konwencji chicagowskiej* oraz jej *Załącznika 12* w zakresie poszukiwania i ratownictwa statków powietrznych, ich załóg oraz pasażerów w związku z zaistnieniem zdarzeń lotniczych.

Bibliografia:

Akty prawne i dokumenty:

- ATP 3.3.9.1/ATP 61, *Combat Search and Rescue*, Bruksela 2004.
DD.3.3.9, *Odzyskiwanie izolowanego personelu*, Warszawa 2010, MON.

Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.U. UE L 143/76 z 30.04.2004).

Konwencja chicagowska sporządzona w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.).

Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439).

Nota z dnia 31 maja 2005 r. o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Programu Międzynarodowego COSPAS-SARSAT jako Państwa Użytkownika (M.P. z 2006 r. Nr 13, poz. 171).

Obwieszczenie Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 12 do Konwencji sporządzonej 7 grudnia 1944r. w Chicago (Dz.U. ULC. Nr 5, poz. 38).

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).

Oświadczenie Rządowe z dnia 30 grudnia 2005 r. w sprawie związania Rzeczypospolitej Polskiej Notą o przystąpieniu do Programu Międzynarodowego COSPAS-SARSAT jako Państwo Użytkownik (M.P. z 2006 r. Nr 13, poz. 172).

Porozumienie o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu oraz ratownictwie morskim z dnia 12.05.2011 r. [online], <http://www.new.org.pl/>.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. UE L 79/1 z 19.03.2008).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. UE L 97/72 z 9.04.2008).

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. UE L 295/35 z 12.11.2010).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. UE L 320/14 z 17.11.2012).

Ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483).

Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 1962 r. Nr 32, poz. 153).

Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416).

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687 t. j.).

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 2011 r. Nr 116, poz. 675).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 roku o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. z 2009 r., Nr 18, poz. 97 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112).

Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2011 Nr 170, poz. 1015).

Literatura:

IAMSAR Manual. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Organization and Management (t. 1), London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

IAMSAR Manual. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mission Co-ordination (t. 2), London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

IAMSAR Manual. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mobile Facilities (t. 3), London 2010, International Civil Aviation Organization (ICAO)–International Maritime Organization (IMO).

Krzyżanowski M., *Zarządzanie i pomiar bezpieczeństwa w ruchu lotniczym – praktyczne podejście*, w: *Publikacje z zakresu bezpieczeństwa w portach lotniczych i morskich*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2011, Nr 186A.

Ligęza K., *Bojowe poszukiwanie i ratownictwo w czasie wojny i operacjach połączonych*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2012, R. VI, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

Morawski L., *Wstęp do prawoznawstwa*, Toruń 2011, TNOiK „Dom Organizatora”.
Popularny słownik języka polskiego, B. Dunaj (red.), Warszawa 2007, Langenscheidt.
Prawo administracyjne, M. Wierzbowski (red.), Warszawa 2011, LexisNexsis.

Abstrakt

Niniejszy artykuł koncentruje się na zagadnieniach związanych z bezpieczeństwem statków powietrznych, załóg tych statków i ich pasażerów. Omawiane kwestie w pierwszej kolejności wiążą się z regulacjami międzynarodowymi, ze szczególnym uwzględnieniem *Konwencji chicagowskiej* i jej załączników, a także z normami prawa wewnętrznego. Przepisy zawarte w wymienionych aktach normatywnych doprowadziły do unifikacji w zakresie udzielania pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych przez państwa strony, które ratyfikowały *Konwencję chicagowską*.

Abstract

The article concentrates on the aspects of the safety and security of flight crews and passengers. It refers to the international regulations, with particular focus on the Chicago Convention and its Appendixes, as well as the provisions of the domestic law. The legal provisions introduced the unification of the assistance provided by the State that ratified the Chicago convention to crews and passengers, as well as other persons injured in aviation incidents.