

Porozumienie
z dnia 18 grudnia 2013 roku

pomiędzy:
Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych
i
Prokuratorem Generalnym

Zgodnie z art. 12 ust. 3 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. Urz. UE L 295/35) oraz art. 3 ust. 1 pkt 3 i 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2011 r. Nr 270, poz. 1599 z późn. zm.)

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (Komisja), reprezentowana przez Przewodniczącego

i Prokurator Generalny, zwane dalej „stronami”,

zawierają niniejsze porozumienie w celu określenia zasad współpracy między organami działającymi w związku z zaistnieniem zdarzenia lotniczego. Organy te działają równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji, w szczególności nie utrudniając osiągnięcia celów określonych przepisami prawa.

Paragraf 1

Definicje

Dla celów niniejszego porozumienia:

- 1) ustawa – oznacza ustawę z dnia 3 lipca 2003 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.);

- 2) zdarzenie lotnicze – oznacza wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy lub incydent lotniczy w rozumieniu 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. Urz. UE L 295/35), które mogą wyczerpywać znamiona czynu zabronionego;
- 3) postępowanie karne – oznacza postępowanie prowadzone na podstawie ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89 poz. 555, z późn. zm.);
- 4) organ prowadzący postępowanie karne - oznacza prokuratora, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Żandarmerię Wojskową oraz Straż Graniczną;
- 5) zabezpieczenie dowodu – oznacza wszelkie działania mające na celu takie postępowanie z dowodami zdarzenia lotniczego, które umożliwi realizację zadań Komisji i organów prowadzących postępowanie karne.

Paragraf 2

Informacja o zaistnieniu zdarzenia lotniczego

1. Organ prowadzący postępowanie karne ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia Komisji o zaistnieniu zdarzenia lotniczego. Dane kontaktowe Komisji zawiera załącznik nr 1.
2. W przypadku powzięcia przez Komisję wiadomości o możliwości zaistnienia przestępstwa ściganego z urzędu, w szczególności określonego w art. 211 i art. 212 ustawy lub o akcie bezprawnej ingerencji, o którym mowa w art. 2 pkt 20 ustawy, Komisja powiadamia niezwłocznie właściwy organ prowadzący postępowanie karne.

Paragraf 3

Dostęp do miejsca zdarzenia lotniczego

Organ prowadzący postępowanie karne i Komisja mają natychmiastowy i równoprawny dostęp do miejsca zdarzenia lotniczego.

Paragraf 4

Zabezpieczenie i dostęp do materiału dowodowego

1. Organ prowadzący postępowanie karne zabezpiecza wszelkie dowody mogące mieć znaczenie w tym postępowaniu.
 2. Organ prowadzący postępowanie karne i Komisja mają prawo do równoczesnego wykonywania czynności, zgodnie z przysługującymi kompetencjami i mogą udzielać sobie pomocy przy ich dokumentowaniu.
 3. Organ prowadzący postępowanie karne i Komisja powstrzymują się na miejscu zdarzenia lotniczego od podejmowania jakichkolwiek działań, które mogą zmienić jego stan, a nie zostały wzajemnie uzgodnione.
 4. W przypadku podjęcia uzgodnionych czynności zmieniających stan miejsca zdarzenia lotniczego, podmiot je podejmujący ma obowiązek utrwalić jego stan pierwotny.
 5. W przypadku braku możliwości równoległego prowadzenia czynności na miejscu zdarzenia organ prowadzący postępowanie karne i Komisja uzgadniają zasady i sposób dokumentowania dokonywanych zmian.
 6. Organ prowadzący postępowanie karne udostępnia na żądanie Komisji dowody zabezpieczone na miejscu zdarzenia lotniczego.
 7. Dostęp organu prowadzącego postępowanie karne do:
 - 1) ekspertyz uzyskanych przez Komisję w trakcie badania;
 - 2) oświadczeń osób uzyskanych przez Komisję w trakcie badania;
 - 3) korespondencji między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego;
 - 4) medycznych lub prywatnych informacji dotyczących osób uczestniczących w zdarzeniu lotniczym;
 - 5) zapisów pokładowych rejestratorów mowy, zapisów nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopii;
 - 6) opinii wyrażanych w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych
- następuje po uzyskaniu zgody, o której mowa w art. 134 ust. 1a ustawy.

8. Organ prowadzący postępowanie karne i Komisja ustalają terminy wykonywania badań, ekspertyz i opinii w taki sposób, aby nie zakłócać wzajemnie prowadzonych czynności.
9. W przypadku badania mogącego powodować modyfikację lub zniszczenie dowodu, koniecznego dla Komisji i organu prowadzącego postępowanie karne, uzgadnia się wykonawcę oraz termin badania. Przedmiot i zakres badania powinien uwzględniać cele Komisji i organu prowadzącego postępowanie karne.
10. Prokurator udostępniając na wniosek Komisji, w trybie art. 156 § 5 Kodeksu postępowania karnego lub art. 136 ust. 1 pkt 5 ustawy, dowody uzyskane w toku postępowania karnego, przekazuje stanowisko w przedmiocie możliwości ich upublicznienia.

Paragraf 5

Wymiana materiałów, raportów i informacji

1. Prokurator i Komisja niezwłocznie rozpoznają wnioski o udostępnienie materiałów lub informacji z prowadzonego postępowania lub badania.
2. Komisja przed publikacją raportu końcowego, w miarę możliwości, udostępnia jego treść organowi prowadzącemu postępowanie karne.
3. W przypadku decyzji o wydaniu komunikatu zawierającego informacje dotyczące prowadzonego postępowania lub badania, organ prowadzący postępowanie karne i Komisja, w miarę możliwości, przekazują sobie jego treść przed publikacją.

Paragraf 6

Rozwiązywanie konfliktów

W przypadku zaistnienia konfliktu pomiędzy organem prowadzącym postępowanie karne a Komisją, sposób jego rozwiązania ustalają prokurator bezpośrednio przełożony nad prokuratorem prowadzącym lub nadzorującym postępowanie karne i przewodniczący Komisji.

Paragraf 7

Szkolenia i wymiana doświadczeń

1. Strony zobowiązują się do organizowania wspólnych konferencji, seminariów oraz szkoleń w ramach doskonalenia zawodowego przedstawicieli organów prowadzących postępowania karne i Komisji, wymiany materiałów szkoleniowych, a także - w miarę posiadanych możliwości - udostępniania baz szkoleniowych oraz specjalistycznych pomieszczeń dydaktycznych.
2. Prokurator Generalny i Przewodniczący Komisji spotykają się, co najmniej raz na dwa lata, w celu wymiany opinii na temat współpracy oraz dokonania oceny funkcjonowania porozumienia.

Paragraf 8


Postanowienia końcowe

1. Wszelkie zmiany niniejszego porozumienia wymagają formy pisemnej.
2. Porozumienie sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.
3. Porozumienie jest zawarte na czas nieokreślony.
4. Porozumienie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prokurator Generalny


Andrzej Seremet

Przewodniczący Komisji



Załączniki:

załącznik nr 1 – dane kontaktowe Komisji

załącznik nr 2 – wykaz przepisów prawa właściwych do porozumienia oraz wykaz podstawowych uprawnień Komisji i organów prowadzących postępowanie karne

DANE KONTAKTOWE KOMISJI

Po zaistnieniu zdarzenia lotniczego tak szybko jak to tylko możliwe należy powiadomić o zdarzeniu Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

1. Dane Kontaktowe Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

TELEFON ALARMOWY czynny 24 h:

500 233 233

ADRES do korespondencji:

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

ADRES e-mail:

pkbwl@mir.gov.pl

TELEFONY w biurze w godzinach pracy 8.15-16.15:

**+ 48 22 630 11 31 – Sekretariat
+ 48 22 630 11 44 – Sekretariat**

Numer FAX-u czynne 24 h:

+ 48 22 630 11 17

W miarę możliwości proszę o przekazanie informacji o rodzaju statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu.

WYCIĄG Z PRZEPISÓW PRAWA WŁAŚCIWYCH DO POROZUMIENIA

Zasady prowadzenia badań zdarzeń lotniczych regulowane są zarówno przez przepisy międzynarodowe jak i krajowe. W niniejszym materiale przedstawiono wyciąg z tych przepisów.

1. Wykaz przepisów i dokumentów dotyczących zdarzeń lotniczych

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212 z późn. zm.);
- Załącznik nr 13 do Konwencji (opublikowany w formie Załącznika do Obwieszczenia Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 czerwca 2012 r. – Dz. Urz. ULC z 2012 r., nr 49);
- Doc. 9756 Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation – opublikowany przez ICAO (Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35);
- Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE. L. z 2003 r., Nr 167, poz. 23 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933 i 951 z zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r., Nr 35, poz. 225);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 26 czerwca 2006 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i upoważnienia dla osób korzystających z uprawnień członka Komisji (Dz. U. z 2006 r., Nr 112, poz. 769);
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89 poz. 555 z późn. zm.)

2. Wyciąg z przepisów

1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE:

Artykuł 11 Status inspektorów ds. badania zdarzenia lotniczego

1. Osoba nadzorująca badanie, po tym jak została wyznaczona przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych i niezależnie od jakiegokolwiek postępowania karnego, jest uprawniona do podjęcia środków niezbędnych do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego.
2. Niezależnie od wszelkich obowiązków związanych z poufnością przewidzianych w aktach prawnych Unii lub w prawie krajowym, osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do:
 - a) posiadania natychmiastowego, nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;
 - b) zagwarantowania natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy;
 - c) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi;
 - d) zwrócenia się o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;
 - e) zwrócenia się o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań;
 - f) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego;
 - g) uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, operatora lub producenta statku powietrznego, władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne, EASA oraz podmiotów odpowiedzialnych za służby żeglugi powietrznej lub działalność portów lotniczych.
3. Osoba nadzorująca badanie przekazuje swoim ekspertom i doradcom, a także pełnomocnym przedstawicielom, jak również ich ekspertom i doradcom, uprawnienia wymienione w ust. 2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu zdarzenia lotniczego. Uprawnienia te nie naruszają praw osób prowadzących badanie i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za prowadzenie postępowania karnego.
4. Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje o instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie lub pełnomocnym przedstawicielem.

Artykuł 12 Koordynacja badań

1. W przypadku wszczęcia także postępowania karnego osoba nadzorująca badanie zostaje o tym powiadomiona. W takiej sytuacji osoba nadzorująca badanie zapewnia identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych

i zachowuje nadzór nad nimi. Organ prowadzący postępowanie karne może wyznaczyć urzędnika pochodzącego z tego organu, aby asystował przy transporcie rejestratorów parametrów lotu lub materiałów dowodowych do miejsca ich odczytu lub badania. Jeżeli badanie lub analiza mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie takich materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie karne, bez uszczerbku dla prawa krajowego. Nieuzyskanie takiej zgody na warunkach zgodnych z uprzednimi ustaleniami, o których mowa w ust. 3, w rozsądnym terminie i nie później niż po upływie dwóch tygodni od otrzymania wniosku, nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie przeprowadzenia badania lub analizy. Jeżeli organ prowadzący postępowanie karne ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów, osoba nadzorująca badanie ma natychmiastowy i nieograniczony dostęp do tego rodzaju dowodów i korzysta z nich.

2. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Z zastrzeżeniem art. 14 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych, z jednej strony, i pozostałe organy, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takie jak organy prowadzące postępowanie karne, organy lotnictwa cywilnego i jednostki poszukiwawcze i ratunkowe, z drugiej strony, współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom.

Porozumienia te są zawierane w poszanowaniu niezależności organów ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiają rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych. Wcześniejsze ustalenia obejmują następujące kwestie:

- a) dostęp do miejsca wypadku;
- b) zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych;
- c) raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania;
- d) wymianę informacji;
- e) właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa;
- f) rozwiązywanie konfliktów.

Państwa członkowskie informują o tych porozumieniach Komisję, która przekazuje te informacje do wiadomości przewodniczącemu Sieci, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 13 Zachowanie dowodów

1. Państwo członkowskie, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, jest odpowiedzialne za zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie wszelkich rozsądnych działań w celu ochrony takich dowodów i bezpiecznego nadzorowania statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków w okresie, jaki może okazać się konieczny do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie – poprzez sfotografowanie lub innymi metodami – wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Bezpieczne

nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

2. W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków, pobierać z nich próbek i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.

3. Wszelkie zaangażowane osoby podejmują niezbędne działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności w celu zapobieżenia skasowaniu nagrań rozmów i alarmów po przelocie.

Artykuł 14 Zabezpieczenie szczególnie chronionych danych

1. Następujących dokumentów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego:

- a) wszelkich oświadczeń osób złożonych przed organem ds. badania zdarzeń lotniczych w trakcie badania zdarzenia lotniczego;
- b) zapisów ujawniających tożsamość osób, które składały zeznania w ramach badania zdarzenia lotniczego;
- c) informacji zebranych przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, które są szczególnie chronione i mają charakter osobisty, w tym informacji dotyczących zdrowia poszczególnych osób;
- d) materiałów, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie badania, takich jak notatki, szkice, opinie sporządzone przez inspektorów, opinie wyrażone w trakcie analizy informacji, w tym analizy informacji z rejestratora parametrów lotu;
- e) informacji i dowodów dostarczonych przez prowadzące badanie osoby z innych państw członkowskich lub państw trzecich zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami, jeżeli tego wymaga ich organ ds. badania zdarzeń lotniczych;
- f) projektów wstępnych lub końcowych raportów lub oświadczeń tymczasowych;
- g) nagrań głosu i obrazu w kokpicie i ich zapisów pisemnych oraz nagrań głosu z jednostek kontroli ruchu lotniczego, gwarantując również, że informacje niemające znaczenia dla badania zdarzenia, a w szczególności informacje dotyczące życia prywatnego, są odpowiednio chronione, bez uszczerbku dla ust. 3.

2. Następujących zapisów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego lub innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa:

- a) wszelkiej korespondencji pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
- b) pisemnych lub elektronicznych nagrań i zapisów pisemnych nagrań z jednostek kontroli ruchu lotniczego, w tym sprawozdań i wyników opracowanych do celów wewnętrznych;
- c) pism przewodnich w sprawie przekazania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa adresatowi przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, jeśli tego wymaga organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydający zalecenie;
- d) zgłoszeń o zdarzeniach sporządzonych na mocy dyrektywy 2003/42/WE.

Zapisy z rejestratora parametrów lotu nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego, cele zdatowności do lotu lub obsługi technicznej,

z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lub są ujawniane zgodnie z procedurami zabezpieczającymi.

3. Niezależnie od ust. 1 i 2, wymiar sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w sprawie ujawnienia zapisów zgodnie z prawem krajowym może jednak zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, do innych celów zgodnych z prawem przewyższają negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wywrzeć na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Państwa członkowskie mogą zdecydować o ograniczeniu zakresu przypadków, w których można podjąć taką decyzję o ujawnieniu, przy poszanowaniu aktów prawnych Unii.

Pozwolenie na przekazywanie zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, innemu państwu członkowskiemu do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego oraz, dodatkowo w odniesieniu do ust. 2, do celów innych niż związane z poprawą bezpieczeństwa lotniczego, może być udzielone, jeżeli prawo krajowe państwa przekazującego dopuszcza taką możliwość. Przetwarzanie lub ujawnianie zapisów otrzymanych w wyniku takiego przekazania przez organy państwa członkowskiego otrzymującego jest dopuszczalne jedynie po uprzednim zasięgnięciu opinii państwa przekazującego i z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego państwa członkowskiego otrzymującego.

4. Można ujawniać wyłącznie dane zdecydowanie konieczne do celów, o których mowa w ust. 3.

2) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze

Artykuł 2.

W rozumieniu przepisów ustawy:

- 1) statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża;
- 2) polskim państwowym statkiem powietrznym jest:
 - a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny),
 - b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego);
- 3) użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych;
- 4) lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk;
- 5) lądowiskiem jest obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych;
- 6) część lotnicza lotniska to obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany;
- 7) zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych;
- 8) lądowaniem handlowym jest lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odplatnie;

- 9) lotem handlowym jest lot związany z lądowaniem handlowym;
- 10) lotem międzynarodowym jest lot, w trakcie którego następuje przekroczenie granicy państwowej;
- 11) lotem tranzytowym jest lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, rozpoczynający się i kończący poza jej terytorium;
- 12) lotem długodystansowym jest jednoodcinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 8 godzin lotu statku powietrznego;
- 13) przewozem lotniczym jest lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do użytkowania;
- 14) regularnym przewozem lotniczym jest przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;
- 15) przewozem czarterowym jest przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wskazanych przez czarterującego;
- 16) przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego;
- 17) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;
- 18) obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu:
 - a) przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego, spełniających określone wymogi co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i taryf, których przewoźnik lotniczy nie spełniałby, kierując się jedynie interesem handlowym,
 - b) zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska, z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający lotniskiem nie spełniłby, kierując się jedynie interesem handlowym lub statutowym - na warunkach określonych zgodnie z niniejszą ustawą;
- 19) EASA jest Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.Urz. WE L 240 z 07.09.2002);
- 20) aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na:
 - a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
 - b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
 - c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
 - d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
 - e) zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych,

- zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- 21) służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem;
- 22) państwem trzecim jest państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 23) scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.

Artykuł 134. (Wypadki i incydenty lotnicze)

1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności.
- 1a. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu. Właściwy do rozpoznania sprawy jest dla Komisji, o której mowa w art. 17, Sąd Okręgowy w Warszawie, a dla Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140, Wojskowy Sąd Okręgowy w Poznaniu.
- 1b. Sąd, orzekając o udostępnieniu wyników badań, o których mowa w ust. 1a, bierze pod uwagę, czy takie udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych.
- 1c. Udostępnianie wyników badań, o którym mowa w ust. 1a, obejmuje:
- 1) ekspertyzy uzyskane w trakcie badania;
 - 2) oświadczenia uzyskane od osób w trakcie badania;
 - 3) korespondencję między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego;
 - 4) medyczne lub prywatne informacje dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie lotniczym;
 - 5) zapisy pokładowych rejestratorów mowy, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopie;
 - 6) opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.
- 1d. Wyniki badań wymienione w ust. 1c mogą być włączone do raportu końcowego lub jego uzupełnienia tylko wówczas, gdy mają bezpośredni związek z badanym zdarzeniem lotniczym.

- 1e. Badania, o których mowa w ust. 1, są prowadzone przez komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowno-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.
- 1f. W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e, członków komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, nie wolno przesłuchiwać jako świadków co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c.
2. Przez wypadek lotniczy rozumie się 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, i podczas którego:
- 1) jakkolwiek osoba doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:
 - a) znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego lub
 - b) bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, w tym częścią, która oddzieliła się od danego statku powietrznego, lub
 - c) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza, wywołanego przez statek powietrzny - z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych bądź w wyniku obrażeń zadanych samemu sobie lub przez inne osoby albo kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi;
 - 2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:
 - a) naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego oraz
 - b) wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu - z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy silnika statku powietrznego albo jego uszkodzenia, jeśli uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające albo gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki albo gdy na pokryciu są niewielkie wgniecenia albo przebicia;
 - 3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.
3. Dla celów statystycznych obrażenia ciała, w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.
4. Statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków i odwołano oficjalne poszukiwania.
5. Incydem lotniczym jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo.
6. Poważnym incydem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.

Artykuł 135. (Badanie przez Komisję)

1. Przewodniczący Komisji po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.
2. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi

powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

2a. Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.

3. Komisja bada wypadki i poważne incydenty lotnicze:

1) cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;

2) cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.

4. Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do rejestru statków, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania. W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.

5. Komisja, przystępując do badania wypadku lub incydentu lotniczego, w którym brał udział polski statek powietrzny lub który wydarzył się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powiadamia:

1) Prezesa Urzędu;

2) użytkownika statku powietrznego;

3) władze lotnicze państwa: rejestracji, producenta, certyfikacji, konstruktora i właściciela statku powietrznego.

6. W przypadku stwierdzenia, że:

1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,

2) osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,

3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami,

4) statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia

- Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

7. Komisja, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport wstępny z badania poważnego incydentu lotniczego przekazuje się w przypadku, gdy uzasadnione jest to względami bezpieczeństwa wykonywania lotów.

8. W przypadkach szczególnych Komisja może korzystać z ekspertyz i opinii przygotowywanych na jej zlecenie przez wyspecjalizowane podmioty lub ekspertów.

9. Po zakończeniu badania incydentu lotniczego użytkownik statku powietrznego, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji, wraz z zebraną dokumentacją, raport końcowy, określający w szczególności przyczyny i okoliczności badanego incydentu lotniczego oraz działania, jakie zostały podjęte lub powinny zostać podjęte w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości. Komisja po analizie przedstawionych dokumentów podejmuje stosowną uchwałę w tej sprawie.

10. Koszty, jakie powstały w związku z dostępem, zabezpieczeniem, transportem i przechowywaniem statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, do celów badań prowadzonych przez Komisję, pokrywane są ze środków, o których mowa w art. 18 ust. 1.

Artykuł 136. (Zakres uprawnień członków Komisji)

1. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:
 - 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;
 - 2) badania miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;
 - 3) sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania;
 - 4) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
 - 5) zapoznania się z wynikami badań przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne;
 - 6) uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej;
 - 7) przesłuchiwania świadków;
 - 8) udziału w przesłuchiwaniu świadków.
2. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska.
3. Osoby działające z upoważnienia Komisji korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1 i 2.
- 3a. Upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem w celu przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych korzystają z uprawnień, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 137. (Obowiązek współdziałania z Komisją)

1. Organy administracji publicznej i inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z Komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy.
2. Każdy dysponent środków łączności powinien udostępnić je niezwłocznie w celu przekazania wiadomości dotyczącej wypadku.
3. Każdy dysponent środków rejestracji obrazu, który znalazł się w pobliżu wypadku, powinien udostępnić je niezwłocznie, jeśli zachodzi taka potrzeba, w celu rejestracji statku powietrznego i miejsca wypadku. Dotyczy to również wykonywanych nagrań związanych z wypadkiem.

Artykuł 211.

1. Kto:
 - 1) wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nieposiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów,
 - 2) wbrew obowiązkom określonym w art. 45 wykonuje lot statkiem powietrznym,
 - 2a) wbrew art. 53 wykonuje lot z naruszeniem wymagań dotyczących ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem statków powietrznych i zanieczyszczeniami ziemi, wody i powietrza,
 - 3) wbrew art. 84 lub wymaganiom zawartym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 85 ustawy, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, narusza przepisy o ratownictwie na lotniskach i ochronie przeciwpożarowej lotnisk,

- 4) wbrew art. 87 ust. 1-3 lub warunkom określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 92 pkt 4 i 5 ustawy wznosi przeszkody lotnicze, dopuszcza do ich powstania lub przeszkód takich nie zgłasza i nie likwiduje lub nie oznakowuje,
 - 5) wbrew art. 97 ustawy wykonuje lot lub inne czynności lotnicze, nie mając ważnej licencji lub świadectwa kwalifikacji lub niezgodnie z ich treścią i warunkami,
 - 6) wbrew art. 105 ust. 2 ustawy wykonuje loty lub inne czynności lotnicze mimo utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej,
 - 7) wbrew art. 115 ust. 1 ustawy nie wykonuje poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem lotu,
 - 8) wbrew art. 122 ust. 2 nie wykonuje poleceń organów, o których mowa w tym przepisie,
 - 9) wbrew art. 123 ust. 1 wykonuje lot próbny, akrobacyjny nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności,
 - 9a) wbrew art. 123 ust. 2 dokonuje w czasie lotu zrzutu ze statku powietrznego,
 - 10) działając we własnym imieniu lub za osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej prowadzącą przedsiębiorstwo:
 - a) podejmuje lub prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych bez wymaganej koncesji, zezwolenia lub certyfikatu albo niezgodnie z ich warunkami i ograniczeniami,
 - b) uniemożliwia lub utrudnia wykonywanie przez członków Komisji lub osoby, o których mowa w art. 136 ust. 3 i 3a, czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2,
 - 11) (uchylony)
 - 12) wbrew zakazom określonym w art. 87a emituje lub powoduje emisję wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować oślepienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie - podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.
2. Tym samym karom podlega, kto, nie dopełniając ciężącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

Artykuł 212.

1. Kto:
 - 1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:
 - a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,
 - b) przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia,
 - c) narusza, wydane na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwa publicznego,
 - d) wbrew art. 122 ustawy nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi,
 - 2) wbrew art. 116 ust. 1 wnosi lub używa na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych,
 - 3) wbrew art. 125 ust. 1 ustawy używa obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych,
 - 4) wbrew art. 125 ust. 2 używa nadawczych urządzeń radiowych działających w pasmach

częstotliwości wyznaczonych na podstawie przepisów art. 111 ust. 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne dla łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej,

5) uszkadza lub czyni niezdolnym do użycia lotnisko albo znajdujące się na lotnisku lub poza nim urządzenia służące dla potrzeb ruchu lotniczego,

6) używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni, niszczy lub poważnie uszkadza znajdujące się na lotnisku i niewykonujące operacji lotniczych statki powietrzne albo powoduje przerwę w działalności tego lotniska, zagrażając bezpieczeństwu tego lotniska - podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

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

3) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych

§ 11. 1. Działania podejmowane na miejscu wypadku lotniczego powinny być wykonywane w taki sposób, który bez uszczerbku dla poszkodowanych jak najmniej naruszy stan, w jakim bezpośrednio po wypadku znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki, aby nie doszło do zniszczenia lub zatarcia pozostawionych śladów.

2. Usunięcie lub zmiana położenia statku powietrznego, jego części, przedmiotów znajdujących się w nim lub pochodzących z niego może być dokonane bez zezwolenia kierującego zespołem badawczym lub organów prowadzących postępowanie przygotowawcze, tylko w razie konieczności ratowania życia, zdrowia, mienia lub w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony statku powietrznego.

3. Dokonujący działań, o których mowa w ust. 2, powinni utrwalić dostępnymi środkami obraz położenia statku powietrznego przed zmianą jego położenia.

§ 12. 1. Bez zgody kierującego zespołem badawczym zabrania się rozporządzać statkiem powietrznym i przedmiotami znajdującymi się w nim lub z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi ze zdarzeniem lotniczym, a w szczególności zabierać ich z miejsca zdarzenia.

2. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub incydentowi lotniczemu, jego części, przedmioty znajdujące się w nim lub pochodzące z niego, a także inne dowody związane z tym zdarzeniem mogą być wydane właścicielowi lub użytkownikowi przed zakończeniem badań tylko za zgodą kierującego zespołem badawczym. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, rozstrzyga o tym organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze po uzyskaniu zgody kierującego zespołem badawczym.

4) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 26 czerwca 2006 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i upoważnienia dla osób korzystających z uprawnień członka Komisji

Wzór legitymacji członka komisji

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH
STATE COMMISSION ON AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

Legitymacja nr
 ID No.

Złocień
 3,8 x 4,5cm

.....
 Nazwisko - Surname

.....
 Imię - Given Name

.....
 Stanowisko - Position

.....
 Podpis posiadacza - Holder's Signature

Posiadez tego dokumentu jest upoważniony do podejmowania wszelkich czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych wszystkich cywilnych statków powietrznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i wydawania derżnych zaleceń profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów.

The holder of this document is authorized to undertake actions as required for investigation of civil aircraft accidents and incidents within the territory of the Republic of Poland and to give immediate preventive recommendations with regard to flight safety.

m.p. Minister właściwy ds. transportu
 Minister of Transport

Warszawa, r.

Przeznaczenie: art. 138 ustawy z dnia 2 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze
 (Uz. 13 z 2002 r., Nr 153, poz. 996, 7 pozm. zm.)
 Legal basis: Art. 138 of the Aviation Act of 2 July 2002 (Journal of Laws 2002 No. 103 Item 996)

Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/her duties.

Wzór upoważnienia

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH
STATE COMMISSION ON AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

Upoważnienie nr
 Authorization No.

Ważne do
 Valid through

Złocień
 3,8 x 4,5cm

.....
 Nazwisko - Surname

.....
 Imię - Given Name

.....
 Stanowisko - Position

.....
 Podpis posiadacza - Holder's Signature

Posiadez tego dokumentu jest upoważniony w imieniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych do podejmowania wszelkich niezbędnych czynności związanych z badaniem wypadków i incydentów lotniczych wszystkich cywilnych statków powietrznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

The holder of this document is authorized by the State Commission on Aircraft Accident Investigation to undertake actions as required for investigation of civil aircraft accidents and incidents within the territory of the Republic of Poland.

m.p. PRZEWODNICZĄCY PKBWA
 CHAIRMAN
 STATE COMMISSION ON AIRCRAFT
 ACCIDENT INVESTIGATION

Warszawa, r.

Przeznaczenie: art. 138 ustawy z dnia 2 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze
 (Uz. 13 z 2002 r., Nr 153, poz. 996, 7 pozm. zm.)
 Legal basis: Art. 138 of the Aviation Act of 2 July 2002 (Journal of Laws 2002 No. 103 Item 996)

Prosi się właściwe Władze o udzielenie posiadaczowi tego dokumentu wszelkiej pomocy przy wykonywaniu jego obowiązków służbowych.

The competent Authorities are kindly requested to assist the holder of this document in performing his/her duties.

5) Ustawa z dnia 6 czerwca 2013 r. Kodeks postępowania karnego

Artykuł 15.

§ 1. Policja i inne organy w zakresie postępowania karnego wykonują polecenia sądu i prokuratora oraz prowadzą pod nadzorem prokuratora śledztwo lub dochodzenie w granicach określonych w ustawie.

§ 2. Wszystkie instytucje państwowe i samorządowe są obowiązane w zakresie swego działania do udzielania pomocy organom prowadzącym postępowanie karne w terminie wyznaczonym przez te organy.

§ 3. Osoby prawne lub jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej inne niż określone w § 2, a także osoby fizyczne są obowiązane do udzielenia pomocy na wezwanie organów prowadzących postępowanie karne w zakresie i w terminie przez nie wyznaczonym, jeżeli bez tej pomocy przeprowadzenie czynności procesowej jest niemożliwe albo znacznie utrudnione.

Artykuł 19.

§ 1. W razie stwierdzenia w postępowaniu karnym poważnego uchybienia w działaniu instytucji państwowej, samorządowej lub społecznej, zwłaszcza gdy sprzyja ono popełnieniu przestępstwa, sąd, a w postępowaniu przygotowawczym prokurator, zawiadamia o tym uchybieniu organ powołany do nadzoru nad daną jednostką organizacyjną, zaś w razie potrzeby także organ kontroli. Policja powiadamia prokuratora o ujawnionych przez siebie

uchybeniach.

§ 2. Zawiadamiając o uchybeniu, sąd lub prokurator może zażądać nadesłania w wyznaczonym terminie wyjaśnień i podania środków podjętych w celu zapobieżenia takim uchybeniom w przyszłości.

§ 3. W razie nieudzielenia wyjaśnień w wyznaczonym terminie można nałożyć na kierownika organu zobowiązanego do wyjaśnień karę pieniężną w wysokości do 10 000 złotych.

§ 4. Na postanowienie o nałożeniu kary pieniężnej przysługuje zażalenie. Zażalenie na postanowienie prokuratora rozpoznaje sąd rejonowy, w którego okręgu toczy się postępowanie.

Artykuł 21.

§ 1. O ukończeniu postępowania toczącego się z urzędu przeciw osobom zatrudnionym w instytucjach państwowych, samorządowych i społecznych, uczniom i słuchaczom szkół oraz żołnierzom należy bezzwłocznie zawiadomić przełożonych tych osób.

§ 2. Prokurator zawiadamia również o wszczęciu postępowania przeciw funkcjonariuszom publicznym, a o wszczęciu postępowania przeciw innym osobom, o których mowa w § 1 - jeżeli wymaga tego ważny interes publiczny.

Artykuł 156.

§ 1. Stronom, podmiotowi określonemu w art. 416, obrońcom, pełnomocnikom i przedstawicielom ustawowym udostępnia się akta sprawy sądowej i daje możliwość sporządzenia z nich odpisów. Za zgodą prezesa sądu akta te mogą być udostępnione również innym osobom.

§ 2. Na wniosek oskarżonego lub jego obrońcy wydaje się odpłatnie kserokopie dokumentów z akt sprawy. Kserokopie takie można wydać odpłatnie, na wniosek, również innym stronom, podmiotowi określonemu w art. 416, pełnomocnikom i przedstawicielom ustawowym.

§ 3. Prezes sądu może w razie uzasadnionej potrzeby zarządzić wydanie odpłatnie uwierzytelnionych odpisów z akt sprawy.

§ 4. Jeżeli zachodzi niebezpieczeństwo ujawnienia informacji niejawnych o klauzuli tajności "tajne" lub "ściśle tajne", przeglądanie akt, sporządzanie odpisów i kserokopii odbywa się z zachowaniem rygorów określonych przez prezesa sądu lub sąd. Uwierzytelnionych odpisów i kserokopii nie wydaje się, chyba że ustawa stanowi inaczej.

§ 5. Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, w toku postępowania przygotowawczego stronom, obrońcom, pełnomocnikom i przedstawicielom ustawowym udostępnia się akta, umożliwia sporządzanie odpisów i kserokopii oraz wydaje odpłatnie uwierzytelnione odpisy lub kserokopie tylko za zgodą prowadzącego postępowanie przygotowawcze. Za zgodą prokuratora akta w toku postępowania przygotowawczego mogą być w wyjątkowych wypadkach udostępnione innym osobom.

§ 5a. W toku postępowania przygotowawczego podejrzanemu i jego obrońcy udostępnia się akta sprawy w części zawierającej dowody wskazane we wniosku o zastosowanie albo przedłużenie tymczasowego aresztowania oraz wymienione w postanowieniu o zastosowaniu albo przedłużeniu tymczasowego aresztowania. Prokurator może odmówić zgody na udostępnienie akt w tej części tylko wówczas, gdy zachodzi uzasadniona obawa, że narażałoby to na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia pokrzywdzonego lub innego uczestnika postępowania, groziłoby zniszczeniem lub ukryciem dowodów albo tworzeniem

dowodów fałszywych, groziłoby uniemożliwieniem ustalenia i ujęcia współsprawcy czynu zarzucanego podejrzanemu lub sprawców innych czynów ujawnionych w toku postępowania, ujawniałoby prowadzone czynności operacyjno-rozpoznawcze lub zagrażałoby utrudnieniem postępowania przygotowawczego w inny bezprawny sposób.

§ 6. Minister Sprawiedliwości określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wydanie kserokopii dokumentów oraz uwierzytelnionych odpisów z akt sprawy, mając na uwadze koszty wykonania takich kserokopii.

