

dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo-Wschodniej Politechniki Śląskiej

ekspert Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

darfrat@wp.pl

dr inż. Robert Konieczka

biegły sądowy z zakresu lotnictwa przy Sądach Okręgowych w Warszawie i Krakowie

Katedra Logistyki i Technologii Lotniczych Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej

biegylot@wp.pl, robert.konieczka@polsl.pl

## Przesłuchanie świadków w postępowaniach związanych z wypadkiem lotniczym

### Streszczenie

W artykule przedstawiono specyfikę przesłuchań osób będących świadkami wypadku lotniczego oraz pozyskiwania od nich informacji przez członków komisji badających wypadek oraz funkcjonariuszy prowadzących postępowania przygotowawcze. W celu zilustrowania roli i znaczenia przesłuchań w tekście zaprezentowano kilka przykładów wykorzystania zeznań świadków do odtworzenia przebiegu lotu, podczas którego doszło do wypadku, oraz określenia przyczyn i okoliczności jego zaistnienia.

**Słowa kluczowe:** przesłuchanie, składanie zeznania, oświadczenie, zdarzenie lotnicze, szkic sytuacyjny miejsca zdarzenia, postępowanie przygotowawcze, PKBWL

### Wstęp

Zeznania świadków stanowią kluczowy dowód w postępowaniu związanym z wypadkiem lotniczym<sup>1</sup>

(bądź innym zdarzeniem lotniczym)<sup>2</sup> lub badaniu przyczyn wypadku. Czynność tę przeprowadzają funkcjonariusze Policji lub prokuratorzy, jeśli dotyczy to

<sup>1</sup> „Wypadek lotniczy oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na jego pokład jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby. W przypadku bezzałogowego statku powietrznego odbywa się to od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu, aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego. Dla zaistnienia wypadku poza wymienionymi muszą zostać spełnione odrębnie lub wspólnie następujące warunki:

1. Osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następnym:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika (zespołu napędowego) statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów oraz członków załogi.

2. Statek powietrzny doznał uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń silnika, w przypadku kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, kłap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małe wgniecenia lub dziury) lub niewielkich uszkodzeń łopaty wirnika nośnego, łopaty wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora).

3. Statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie niemożliwy” (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/W).

<sup>2</sup> Zgodnie z treścią Ustawy – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz. U. z 2017 r., poz. 959, 1089 z 2018 r., poz. 138) przez pojęcie zdarzenia lotniczego rozumie się: wypadek, poważny incydent i incydent.

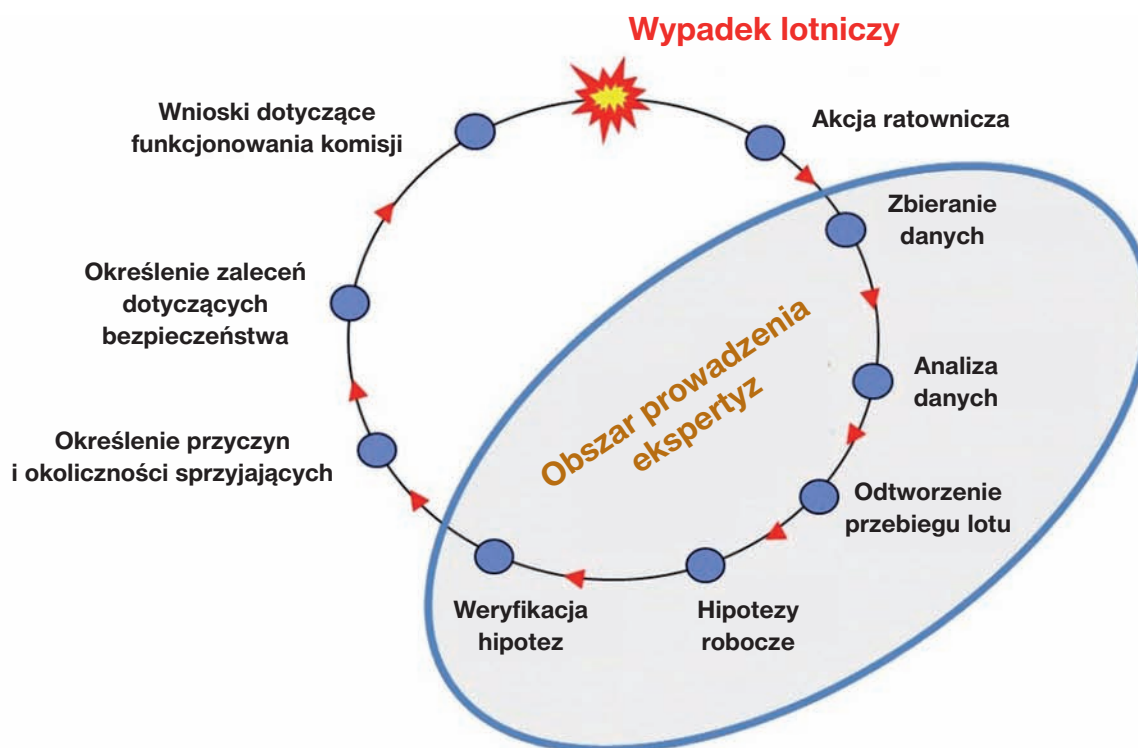
postępowania przygotowawczego, lub członkowie i eksperci Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, jeśli realizowane jest to w ramach czynności badawczych dotyczących wypadku lotniczego. Głównym celem przesłuchania jest odtworzenie przebiegu wypadku i jego okoliczności, a także określenie innych zagadnień związanych z załogą, statkiem powietrznym itp. czynnikami mogącymi mieć wpływ na jego zaistnienie i przebieg. Świadkowie przesłuchiwani są już na wstępnym etapie zbierania danych na miejscu wypadku, bezpośrednio po jego zaistnieniu, a także w toku dalszego postępowania czy czynności badawczych. Przesłuchiwanie świadków jako element zbierania danych przedstawiono na rycinie 1 w toku czynności związanych z procesem badania wypadku lotniczego. W przypadku konieczności uzupełnienia brakujących informacji czynność ta może być przeprowadzana na każdym etapie w ramach obszaru prowadzenia ekspertyz. Nie można zatem uniknąć sytuacji, że jeszcze po sformułowaniu dodatkowych opinii i ekspertyz zasadne okaże się dokonanie kolejnych przesłuchań.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, badając zdarzenia, ustala jedynie okoliczności i przyczyny ich zaistnienia oraz określa zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Podejmuje ona badania bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej, nie orzekając co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym prowadzone przez komisję przesłuchania nie muszą być podporządkowane regułom prawa

procesowego. Odmienny charakter mają czynności procesowe wykonywane przez organy porządku publicznego i wymiaru sprawiedliwości. Tu wszelkie działania związane z przesłuchaniem muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami prawa. Ponadto powyższe organy w przeciwieństwie do członków PKBWL nie mają zazwyczaj merytorycznej wiedzy dotyczącej lotnictwa i badania zdarzeń lotniczych. Stąd już na tym etapie zasadny będzie udział biegłego w przesłuchaniu świadków. Nieobecność biegłego na tym etapie może skutkować brakiem wartości złożonych zeznań i ewentualnie koniecznością powtórzenia lub uzupełnienia niektórych czynności procesowych.

Należy przy tym zaznaczyć, iż protokoły zeznań świadków sporządzone przez PKBWL mogą być udostępniane organom ścigania w uzasadnionych przypadkach jedynie za zgodą Sądu Okręgowego w Warszawie. Za uzasadniony przypadek uznaje się przede wszystkim sytuację, gdy zachodzi podejrzenie popełnienia przestępstwa, a organy ścigania same nie mogą pozyskać zeznań świadków, np. ze względu na ich śmierć.

Przesłuchanie świadków nie jest czynnością prostą, którą szybko i w łatwy sposób można przeprowadzić. Każde przesłuchanie jest inne – podobnie jak różni są świadkowie – dlatego czynności tej nie powinno się traktować rutynowo. Polega ona na umiejętności obserwowania, słuchania i zadawania pytań w sposób pozwalający wychwycić jak najwięcej informacji (Gruza, 2011).



Ryc. 1. Schemat procesu badania wypadku lotniczego.

### Identyfikacja świadków

Identyfikacja świadków istotnych dla prowadzonego postępowania nie powinna się ograniczać jedynie do bezpośrednich obserwatorów zdarzenia, ale musi obejmować także następujących świadków:

- bezpośrednich, istotnych przede wszystkim dla odtworzenia przebiegu wypadku i ewentualnych przyczyn bezpośrednich;
- pośrednich, mających wiedzę pośrednią o przebiegu zdarzenia;
- pośrednich, mających wiedzę o wszelkich działaniach pośrednio związanych z czynnikami, które mogły mieć wpływ na przyczyny i okoliczności zdarzenia, np. mającymi związek z załogą statku powietrznego, a dotyczącymi np.: jej szkolenia, stanu zdrowia, stanu psychofizycznego przed lotem;
- pośrednich, mających wiedzę o wszelkich działaniach związanych ze statkiem powietrznym;
- pośrednich, mających wiedzę o przebiegu zdarzenia w wyniku czynności związanych z kontrolą i nadzorem nad ruchem lotniczym (Konieczka, 2017b).

Tak zdefiniowana grupa świadków pozwoli nie tylko odtworzyć przebieg i okoliczności zaistnienia zdarzenia, lecz również ujawnić wszelkie okoliczności związane z załogą, statkiem powietrznym, obsługą techniczną, działaniem służb ruchu lotniczego, służb ratowniczych itp., a więc tzw. systemem lotniczym.

### Przygotowanie do czynności zebrania informacji

Szeroko rozumiane czynności zbierania informacji mają swój początek już w momencie otrzymania zgłoszenia o wypadku i mogą być kontynuowane podczas dojazdu do miejsca zdarzenia. Po nawiązaniu kontaktu z osobą odpowiedzialną za zabezpieczenie miejsca zdarzenia lotniczego wskazane jest przekazanie informacji o konieczności ustalenia osób, które będą mogły być przesłuchane w charakterze świadków w pierwszej kolejności. W przypadku gdy statek powietrzny uległ uszkodzeniu i zaczął się rozpadać w trakcie lotu, świadków zdarzenia należy szukać również w terenie odległym nawet kilkadziesiąt lub więcej kilometrów na trasie jego przelotu (*Metodyka...*, 2012).

Przed przystąpieniem do ich przesłuchania uczestnicy postępowania (przedstawiciele komisji badającej wypadek, policjanci, prokuratorzy) powinni przeanalizować uzyskane wcześniej informacje i materiały, a po przybyciu na miejsce zdarzenia zapoznać się z jego specyfiką, usytuowaniem wraku, topografią terenu i warunkami obserwacji. Jeżeli jest to możliwe, również przejrzeć przygotowane przez służby szkice i inne materiały poglądowe oraz przeprowadzić wstępny wywiad w celu zorientowania się w sytuacji. Jeżeli Policja dokonała już przesłuchania świadków na miejscu zdarzenia przed przybyciem członków PKBWL, wskazane jest zapoznanie się z protokołami ich zeznań oraz uzyskanie informacji o pozostałych

świadkach zdarzenia, mogących pomóc w badaniu. Działania takie zgodne są z obowiązującym prawem i stanowią powszechną dobrą praktykę. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż protokoły z przesłuchania świadków (jak również dokumentacja innych wykonywanych przez Policję i prokuraturę czynności) mogą być udostępniane członkom PKBWL.

Przesłuchanie świadków – o ile pozwala na to skład zespołu badawczego lub dochodzeniowego – można prowadzić równoległe z innymi czynnościami na miejscu zdarzenia (ogłędziny, pomiary, dokumentacja foto-wideo). Zaleca się, aby w pierwszej kolejności przesłuchiwać świadków ocenianych jako godni zaufania i mający informacje najistotniejsze dla odtworzenia przebiegu zdarzenia. Przesłuchanie powinno przebiegać według wcześniej przygotowanego planu i mieć na celu pozyskanie nowych informacji oraz uzupełnienie – uszczegółowienie już posiadanych.

Przesłuchanie należy prowadzić w jak najkrótszym czasie od chwili zdarzenia (do kilku dni), aby uniknąć wpływu naturalnego procesu zapominania, własnych przemyśleń i uzupełnień, oddziaływań sytuacyjnych czy sugestii i nacisków osób trzecich. Upływ czasu w pewnym stopniu wygasza emocje i w ten sposób może wpłynąć na zniekształcenie zeznań świadka (Kořakowska, Lach, 2002).

Przyjmuje się, że przesłuchanie najczęściej dzieli się na następujące etapy (Gruza, 2011; Kořakowska, Lach, 2002; Śrubka, 2013):

- etap czynności wstępnych;
- etap zeznań spontanicznych (swobodnej wypowiedzi);
- etap szczegółowych pytań i odpowiedzi;
- etap czynności końcowych.

W trakcie tych czynności należy na wstępie ustalić następujące dane świadków: imię i nazwisko, dane teleadresowe, wykształcenie i zawód oraz miejsce przebywania w czasie wypadku.

### Etap czynności wstępnych

Na tym etapie, w formie luźnej rozmowy niezwiązanej z wydarzeniem, powinno nawiązać się dobrą relację ze świadkiem oraz ustalić jego tożsamość i wszelkie podstawowe dane, w tym również informacje dotyczące wykształcenia, zawodu, znajomości zagadnień lotniczych itp. Swobodna rozmowa pozwala na zorientowanie się o przydatności świadka w dalszym przesłuchaniu. Zdarza się, szczególnie w środowisku lotniczym, które jest dość hermetyczne, że w chwili poinformowania o procedurze zaprotokołowania lub o zarejestrowaniu zeznań np. na dyktafonie świadek nagle zamyka się w sobie i odmawia dalszej współpracy z komisją. Jest to dopuszczalne prawem i nie rodzi żadnych restrykcji, a zazwyczaj wynika z obawy przed pracodawcą, przed potępieniem jego postawy przez środowisko, naruszeniem jego dobrego imienia, a przede wszystkim wyalienowaniem ze społeczności lotniczej. Podczas składania zeznań w trakcie

postępowania karnego świadek nie ma możliwości odmowy.

### Etap zeznań spontanicznych (swobodnej wypowiedzi)

Jest to najważniejsza faza przesłuchania pod względem merytorycznym. Na tym etapie świadek ma możliwość spontanicznej, nieskrępowanej i swobodnej wypowiedzi. Zazwyczaj jest to nieprzerwany monolog świadka, zainicjowany ogólnym pytaniem, np. „co pan (pani) może powiedzieć na temat wypadku?”. Podczas wypowiedzi nie zaleca się przeszkadzać świadkowi, przerywać ani korygować jego zeznań. Wypowiedź można zarejestrować na urządzeniu zapisującym dźwięk i obraz, co pozwoli na wielokrotne jej odtwarzanie w celu dokonania pełniejszej analizy oraz formułowanie ewentualnych pytań wyjaśniających czy uzupełniających. Wskazane jest także wykonywanie odręcznych notatek, wykazujących ewentualne niespójności w relacji świadka czy fragmenty wypowiedzi wzajemnie się wykluczających. Dzięki notatkom, niezależnie od sporządzanego protokołu, po zakończeniu tej fazy przesłuchania można na bieżąco poprosić świadka o sprostowanie czy udzielenie dodatkowych wyjaśnień.

Podczas słuchania zeznań spontanicznych należy uwzględnić, że człowiek jako obserwator nie wszystko, co widzi, spostrzega i utrwała w pamięci. Percepcja i pamięć człowieka funkcjonują efektywnie dlatego, że są selektywne, co powoduje, iż w zeznaniach może być przekazywana wiedza niepełna, nieprecyzyjna, ale nie znaczy to, że fałszywa.

W celu uwiarygodnienia zeznań wskazane jest, aby przesłuchanie – o ile to jest możliwe – było prowadzone

w miejscu, z którego świadek obserwował zdarzenie (dotyczy to również świadków odszukanych w terenie odległym nawet kilkadziesiąt lub więcej kilometrów na trasie przelotu statku powietrznego). Pozwoli to stwierdzić, czy świadek obserwował zdarzenie „na własne oczy”, czy opowiada relacje zasłyszane od innych osób. Jeżeli tak, to należy postarać się o ustalenie, od kogo zdobył informacje – co umożliwi pozyskanie innych, bardziej wiarygodnych świadków zdarzenia.

### Etap szczegółowych pytań i odpowiedzi

Jest to kolejna faza przesłuchania po swobodnym wypowiedzeniu się świadka, polegająca na zadawaniu pytań w celu uzupełnienia, wyjaśnienia, doprecyzowania lub kontroli jego wypowiedzi.

Pytania powinny być dostosowane do poziomu, mentalności i możliwości percepcyjnych świadka. Inaczej będziemy przesłuchiwać osoby wykształcone, o dużej wiedzy, szczególnie na temat lotnictwa, inaczej zadamy pytania świadkowi niewykształconemu, bez szczególnych zainteresowań i wiedzy w tej dziedzinie. Należy jednak pamiętać, że osoby z doświadczeniem lotniczym wcale nie muszą być najlepszymi świadkami, gdyż zazwyczaj od razu dokonują analizy zdarzenia i własnej interpretacji. Z praktyki wynika, że również wartościowymi świadkami są osoby małoletnie, oznaczające się dużą spostrzegawczością i spontanicznością.

Zadawane pytania powinny być krótkie, jednoznaczne i zrozumiałe. Podczas zadawania pytań można wykorzystać wcześniej sporządzone szkice, rysunki czy plany. Świadek ma możliwość wskazania poszczególnych miejsc istotnych dla przebiegu zdarzenia na sporządzonym szkicu (przykładem jest szkic



Ryc. 2. Widok i szkic sytuacyjny miejsca zdarzenia (wypadek wiatrakowca podczas startu).

miejsca zdarzenia na ryc. 2). Należy unikać nazw zwyczajowych i lokalnych, które powodują dużo niejasności w ich jednoznacznej identyfikacji, np. za brzezinką, koło szopy Kowalskiego. Wobec braku wiedzy świadka na temat nazewnictwa związanego z poszczególnymi elementami statku powietrznego do ich jednoznacznego wskazania można wykorzystać model poglądowy statku powietrznego lub rysunek. Pozwoli to na uzyskanie bardziej precyzyjnych odpowiedzi. Świadek na ich podstawie będzie mógł dokładniej określić np.:

- trajektorię lotu statku powietrznego;
- tor lotu, ocenić, czy statek powietrzny się wzniósł lub opadał;
- prędkość lotu;
- wysokość lotu;
- przechylenie i pochylenie statku powietrznego;
- wykonywane zakręty;
- stan statku powietrznego, taki jak np.: wychylenie powierzchni sterowych, stan podwozia, otwarcie luków, drzwi, owiewek, oddzielenie się elementów statku powietrznego itp.;
- równomierność i odgłos pracy silnika (silników), pożar, dym, wycieki;
- równomierność i odgłos pracy wirnika (wirników) w przypadku śmigłowca, wiatrakowca lub samolotu śmigłowego;
- czy podczas lotu od statku powietrznego nie odpadły jakieś jego elementy i jakie oraz gdzie;
- czy widoczny był jakiś wyciek;
- występowanie dymu, płomieni;
- pojawienie się eksplozji;
- występowanie innych nietypowych zjawisk dźwiękowych.

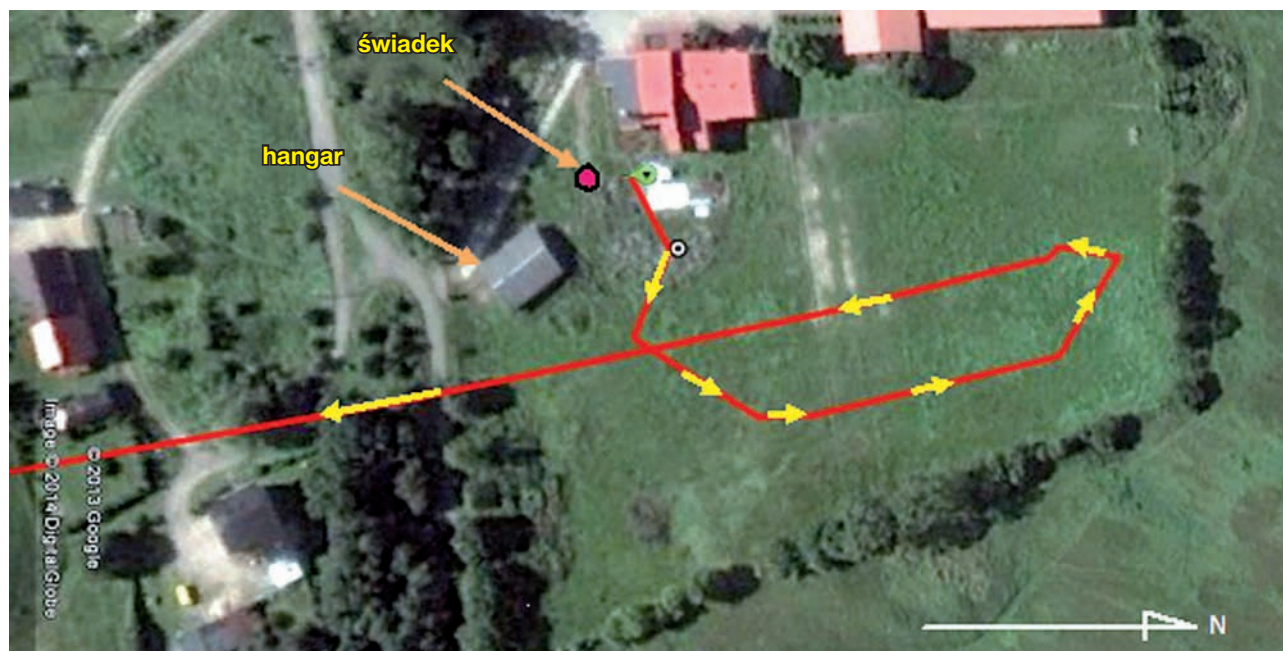
Należy również pamiętać o uzyskaniu podstawowych informacji na temat warunków atmosferycznych panujących w czasie obserwacji, takich jak: kierunek, prędkość wiatru, zachmurzenie, widzialność, nastożnienie, temperatura, opady itp. Pozwoli to w dalszej części postępowania na porównanie tych danych z komunikatem i ich urealnienie (Konieczka, 2017a).

Ponadto na każdym etapie przesłuchania nie należy zadawać świadkowi pytań naprowadzających, zawierających informacje ułatwiające czy sugerujących odpowiedź. Zazwyczaj skutkuje to uzyskaniem zeznań nieprawdziwych.

Podczas prowadzenia przesłuchania należy uwzględniać jak najwięcej czynników, które mogą mieć wpływ na wiarygodność składanych zeznań. Do takich czynników zalicza się między innymi:

- czas spostrzegania obiektu i wiążący się z tym ruch;
- odległość od spostrzeganego obiektu;
- dokładność lokalizacji, zarówno obserwowanego zjawiska, jak i miejsca obserwatora;
- warunki atmosferyczne;
- wiek świadka;
- stan psychofizyczny, emocjonalny i medyczny świadka (wymagana jest obecność lub zgoda lekarza, jeśli dotyczy to osób, które uczestniczyły w zdarzeniu).

W uzasadnionych przypadkach w celu uwiarygodnienia i zweryfikowania zeznań zalecane jest zadawanie świadkowi pytań kontrolnych lub porównanie jego zeznań z zapisami rejestratorów parametrów lotu. Na rycinie 3 przedstawiono zapis śladu toru lotu śmigłowca podczas startu z lądowiska, zarejestrowany na urządzeniu GPSMAP 695, oraz miejsce obserwacji



Ryc. 3. Zapis śladu toru lotu na urządzeniu GPSMAP 695 i miejsce obserwacji świadka.

świadka. Zapis GPS pozwolił w pełni zweryfikować jego relację.

### Etap czynności końcowych

Jest to ostatnia faza przesłuchania, w której prowadzący sprawdza, czy nie zachodzi potrzeba uzupełnienia zeznań, oraz zapoznaje świadka z protokołem, ewentualnie z materiałami zarejestrowanymi na urządzeniu zapisującym dźwięk i obraz. Następnie protokół należy przedłożyć do podpisu wszystkim osobom uczestniczącym w przesłuchaniu, a jeżeli dobro badania tego wymaga, również zobowiązać świadka do zachowania dyskrecji. Ponadto trzeba poinformować świadka, że jego dane pozostaną wyłącznie do wiedzy komisji, jeśli dotyczy to zeznań składanych przed PKBWL.

Protokoły (nagrania) z zeznań są załączane do akt sprawy lub dokumentacji badania zdarzenia lotniczego i archiwizowane przez komisję.

Również w odniesieniu do czynności przygotowawczych świadek zobowiązany jest do zachowania w tajemnicy zagadnień stanowiących przedmiot postępowania.

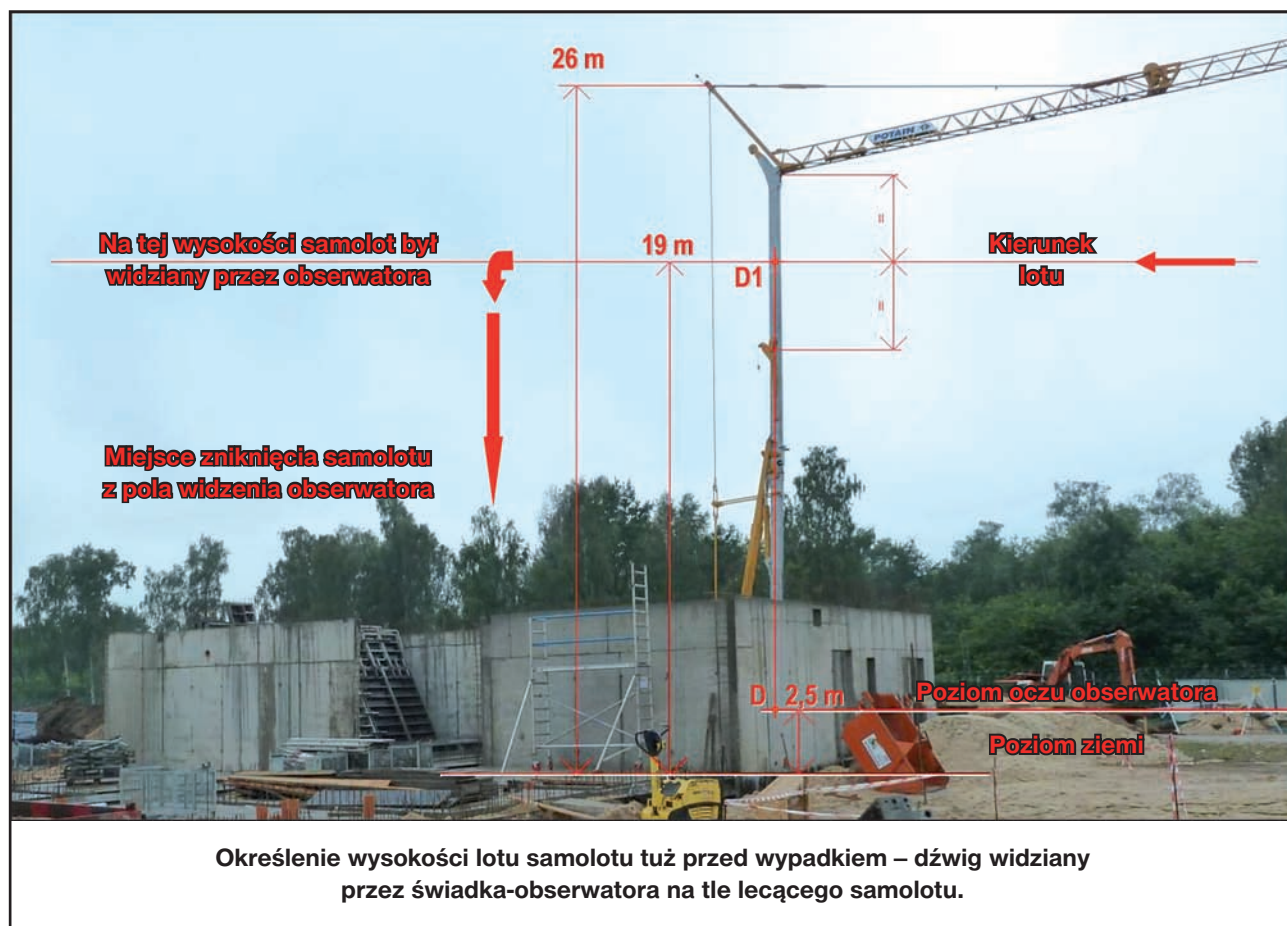
### Przykłady wykorzystania zeznań świadków w procesie badania wypadku lotniczego

Na podstawie przedstawionych dalej rzeczywistych przykładów zdarzeń lotniczych wskazano, jak istotne dla identyfikacji przebiegu wypadku lotniczego mogą okazać się zeznania świadków.

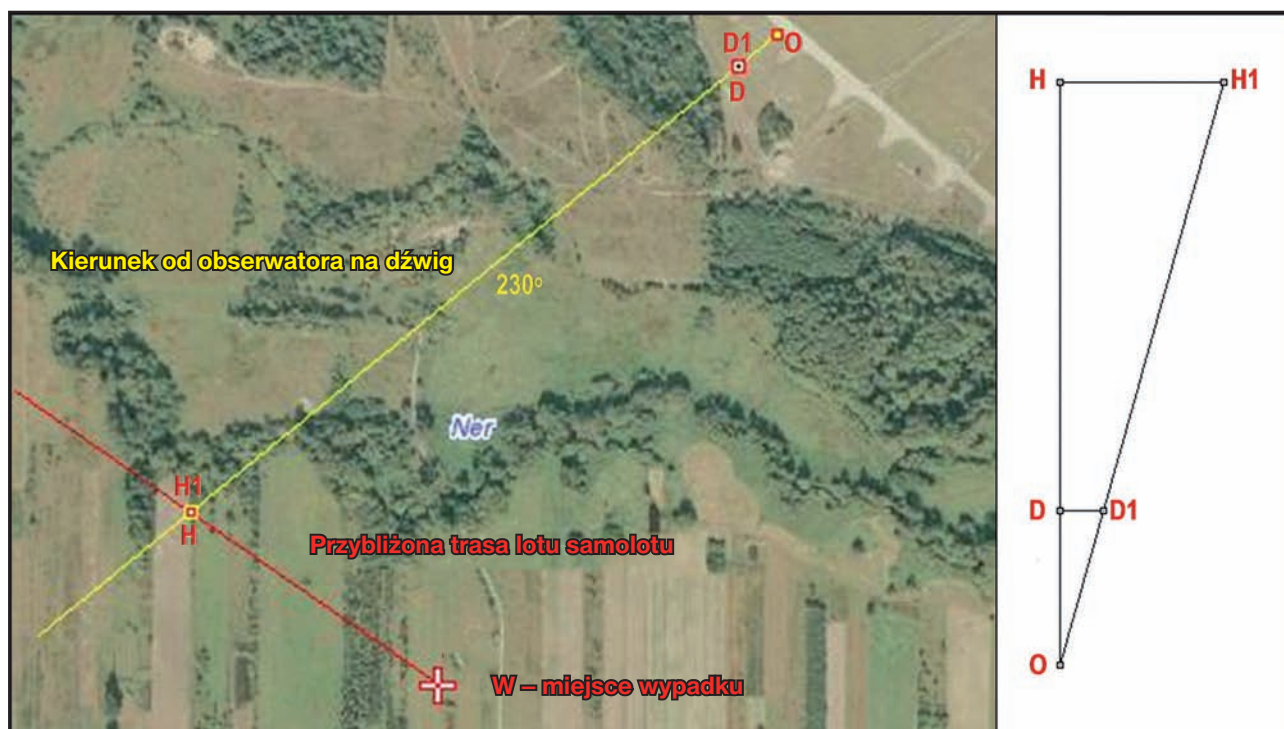
*Zdarzenie nr: 930/10, samolot ultralekki DEDAL KB, SP-SZKB, data 21 sierpnia 2010 r., Łódź*

W dniu 21 sierpnia 2010 roku od godziny 10:37 (LMT) pilot wykonywał samodzielne loty doskonalące po kręgu nad lotniskiem Łódź Lublinek (EPLL). Podczas siódmego w tym dniu lotu w okolicach II zakrętu w lewym kręgu do pasa 25 samolot, będąc na wysokości około 250 m, wpadł w lewy korkociąg i zderzył się z ziemią. Zdarzenie nastąpiło o godzinie 11:15 (LMT). Pilot poniósł śmierć na miejscu, a samolot uległ zniszczeniu (Raport końcowy PKBWL nr 930/10).

Dzięki zeznaniom świadka, który przypadkowo obserwował samolot tuż przed zdarzeniem, komisja w miarę precyzyjnie ustaliła tor i wysokość lotu. Dokonano tego w odniesieniu do punktów w terenie (drzew) oraz elementów dźwigu (ryc. 4), na tle których świadek widział samolot wpadający w lewy korkociąg.

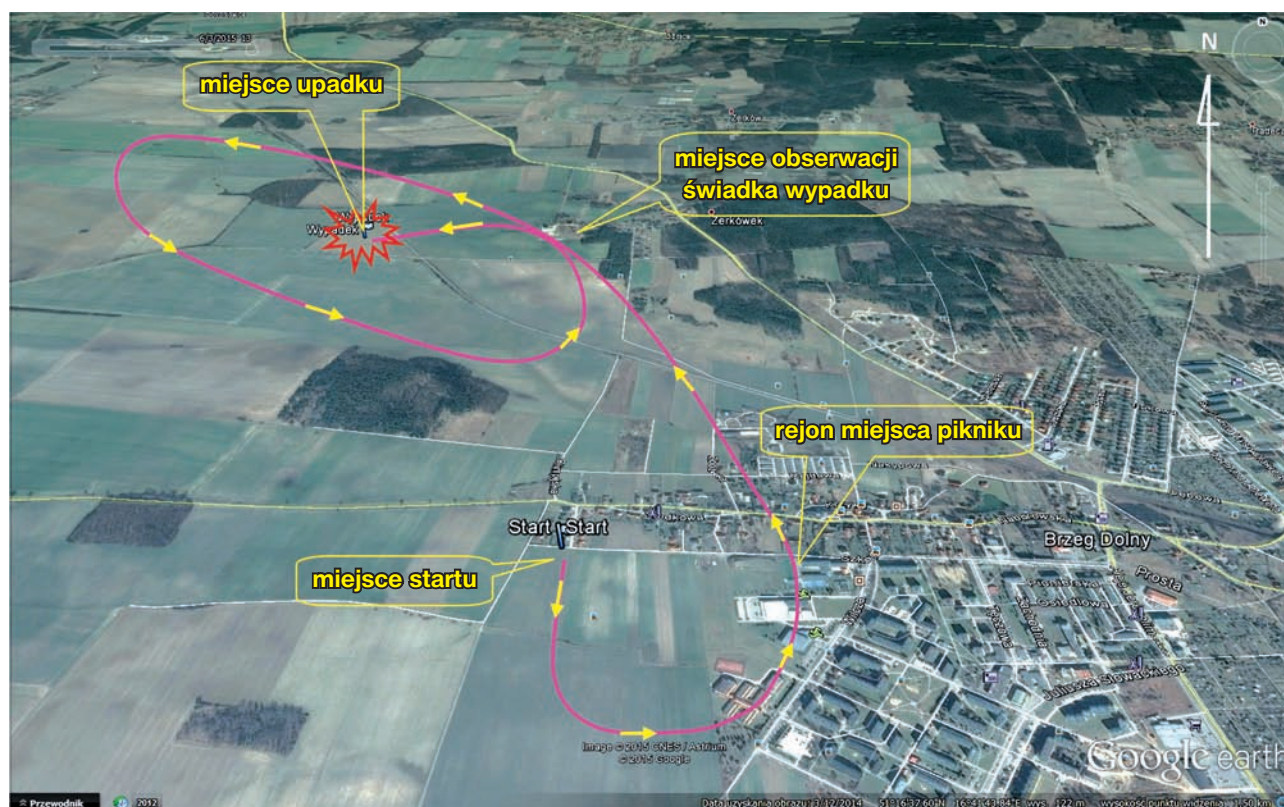


Ryc. 4. Określenie wysokości lotu samolotu tuż przed wпадnięciem w lewy korkociąg na podstawie zeznań świadka.



Określenie wysokości lotu samolotu tuż przed wypadkiem – odległości [podkład – [www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl)]  
 Założenie: odległość [OW] = odległości [OH] = 725 m. D, H – punkty na poziomie oczu obserwatora.  
 Odcinek [D-D1] = 19 - 2,5 = 16,5 m; odcinek [O-D] = 48 m.  
 Z podobieństwa trójkątów: [H-H1]:[D-D1] = [OH]:[OD] skąd wysokość lotu h jest równa odcinkowi  
 $[H-H1] = \{[OH] \cdot [D-D1]\} : [OD]$  i po podstawieniu danych wynosi ok. 250 m

Ryc. 5. Obliczenie wysokości lotu samolotu tuż przed wpadnięciem w lewy korkociąg na podstawie zeznań świadka.



Ryc. 6. Szkic trasy lotu i miejsca zdarzenia na podstawie zeznań świadków.

Na podstawie zeznań przeprowadzono niezbędne obliczenia (ryc. 5), co w dalszej kolejności pozwoliło ustalić przyczynę zdarzenia, jaką było przeciągnięcie samolotu.

*Zdarzenie nr: 847/15, wiatrakowiec konstrukcji amatorskiej, data 29 maja 2015 r., Żerkówek*

W dniu 29 maja 2015 r. około godziny 18:00 budowniczy i właściciel amatorskiego wiatrakowca nieposiadający uprawnień do jego pilotowania przełożył wiatrakowcem z terenu prywatnej posesji, gdzie statek powietrzny był budowany i przechowywany, na pole, skąd wykonał start do pierwszego lotu, podczas którego doszło do zderzenia z ziemią. W wyniku zdarzenia osoba pilotująca poniosła śmierć, natomiast wiatrakowiec uległ całkowitemu zniszczeniu i częściowo spłonął (Raport końcowy PKBWL nr 847/15).

Start i początkowe fazy lotu wiatrakowca zrekonstruowano na podstawie relacji świadków przebywających w pobliżu miejsca startu oraz w okolicy, gdzie odbywał się piknik. Końcowy etap feralnego lotu został odtworzony przez świadka, który obserwował przebieg wypadku z własnej posesji (ryc. 6).

### Podsumowanie

Treść artykułu porusza jedynie główne problemy i nie wyczerpuje tematyki związanej ze specyfiką prowadzenia przesłuchań świadków w celu pozyskania informacji mających pomóc w określeniu przyczyny (przyczyn) oraz okoliczności zaistnienia zdarzenia lotniczego. Szczególną uwagę zwrócono na rolę świadka w procesie badania zdarzenia lotniczego dotyczącego statku powietrznego, zwłaszcza takiego, który nie był wyposażony w rejestratory parametrów lotu, rozmów w kabinie załogi, urządzenie GPS itp. Dotyczy to również zdarzeń lotniczych, gdy nie są dostępne dane z zapisu korespondencji radiowo-telefonicznej czy wskazań radarowych. Zazwyczaj odnosi się to do wypadków z udziałem lekkich i amatorskich statków powietrznych (w tym lotni, parolotni itp.). Z przedstawionych przykładów wykorzystania zeznań świadków do odtworzenia przebiegu lotu, podczas którego doszło do wypadku, oraz określenia przyczyn i okoliczności jego zaistnienia wynika, że w takich przypadkach świadek jest i nadal pozostanie niezastąpionym dowodem i niejednokrotnie jedynym źródłem informacji. Powyższe uświadamia również, jak ważną rolę w tym procesie odgrywa osoba przesłuchująca świadka, od której zależy jakość i rzetelność prowadzenia przesłuchania. Stąd konieczne jest, by osoby przesłuchujące, jeśli nie są członkami PKBWL, miały minimalną niezbędną wiedzę na temat lotnictwa i wypadków lotniczych. Pozwoli im to na maksymalne wykorzystanie wszelkich możliwości, jakie dają zeznania świadków w odtworzeniu przebiegu zdarzenia lotniczego oraz ustaleniu jego przyczyn i okoliczności.

### Źródła rycin:

**Rycina 1:** *Problematyka badania zdarzeń lotniczych. Prezentacja szkoleniowa PKBWL, 2005 r.*

**Rycina 2:** *Raport końcowy PKBWL nr 1166/12 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak*

**Rycina 3:** *Raport końcowy PKBWL nr 1470/13 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak*

**Rycina 4, 5:** *Raport końcowy PKBWL nr 930/10 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak*

**Rycina 6:** *Raport końcowy PKBWL nr 847/15 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak*

### Bibliografia

1. Ewertowski, T. (2015). Czynności badawcze ekspertów na miejscu wypadków lotniczych. Materiały konferencji *Katastrofy i wyjaśnienie ich przyczyn w ujęciu procesowym i kryminalistycznym*. Warszawa.
2. Gruza, E. (2011). Wysoki Sądzie, to było tak... – czyli taktyka przesłuchania świadka. *Edukacja Prawnicza, 1(121)*, edukacjaprawnicza.pl. <http://www.edukacjaprawnicza.pl/wysoki-sadzie-to-bylo-tak-czyli-taktyka-przesluchania-swiadka/>.
3. Kofakowska, W., Lach, B. (2002). *Psychologiczne determinanty zeznań świadków i osób składających wyjaśnienia (wybrane zagadnienia)*, wydanie III, poprawione i uzupełnione. Szczytno: Wyższa Szkoła Policji.
4. Konieczka, R. (2015a). Lotnictwo jako specyficzna dziedzina opiniowania przez biegłego sądowego. *Problemy Kryminalistyki, 290*.
5. Konieczka, R. (2015b). *Węzłowe problemy odrębności postępowań związanych z wypadkiem lotniczym. Prawo lotnicze i technologie*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego.
6. Konieczka, R. (2017a). *General Methodology of the Activities Undertaken by the Authorities Investigating Aviation Occurrences*. International conference SimSchool 2017. Application of simulators in aviation specialists training. Ostrava: Let's Fly s.r.o.
7. Konieczka, R. (2017b). How to secure basic evidence after an aviation accident. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport, 94*.
8. Konieczka, R. (2018). Zdefiniowanie przyczyn i okoliczności wypadków lotniczych w postępowaniach przygotowawczych związanych z ich zaistnieniem. Odporność infrastruktury krytycznej lotnisk użytku publicznego. *Przegląd Komunikacyjny, 1*.
9. *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof oraz identyfikacji ciał ofiar* (2012). Warszawa: Komenda Główna Policji.
10. Milkiewicz, A. (red.) (2001). *Podstawy organizacji i metodyki badania wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym RP*. Warszawa: AMK.



11. Śrubka, M. (2013). *Przesłuchanie świadka w procesie karnym*. Legionowo: Centrum Szkolenia Policji.

#### Źródła

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2017 r., poz. 959, 1089 z 2018 r. poz. 138).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1995).
3. 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/W.
4. Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych. Załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Wydanie dziesiąte, lipiec 2010. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
5. Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej WLOP 346/2004.
6. *Organizacja i metodyka badania wypadków lotniczych w lotnictwie państwowym i cywilnym*. ITWL 2005.
7. Raport końcowy PKBWL nr 930/10 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak.
8. Raport końcowy PKBWL nr 1166/12 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak.
9. Raport końcowy PKBWL nr 1470/13 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak.
10. Raport końcowy PKBWL nr 847/15 – kierujący zespołem badawczym Dariusz Frątczak.