

UNIwersytet MIKOŁAJA KOPERNIKA W TORUNIU  
WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI  
KATEDRA POSTĘPOWANIA KARNEGO I KRYMINALISTYKI

mgr Michał Przybyłowski

**ROZPRAWA DOKTORSKA**

**Realizacja kluczowych czynności dowodowych  
w ramach śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej**

napisana pod kierunkiem  
prof. dr hab. Arkadiusza Lacha

TORUŃ 2022

## Spis treści

Wykaz ważniejszych skrótów .....	s. 6
Wstęp .....	s. 11
Rozdział 1 Pojęcie katastrofy lotniczej, charakter i skala problemu oraz dualizm wyjaśniania jej przyczyn .....	s. 20
1.1. Pojęcie katastrofy lotniczej .....	s. 20
1.1.1. Definicja katastrofy lotniczej, a pojęcie wypadku lotniczego .....	s. 20
1.1.2. Karnomaterialna definicja pojęcia katastrofy lotniczej .....	s. 24
1.1.2.1. Przedmiot ochrony .....	s. 24
1.1.2.2. Podmiot czynu zabronionego .....	s. 25
1.1.2.3. Znamiona czynności sprawczej .....	s. 26
1.1.2.4. Skutek .....	s. 30
1.1.2.5. Znamiona strony podmiotowej .....	s. 34
1.1.2.6. Zbieg przepisów ustawy .....	s. 35
1.1.2.7. Wyłączenie karalności za czyny nieumyślne .....	s. 36
1.2. Charakter i skala problemu .....	s. 38
1.2.1. Rys historyczny – statystyki zdarzeń lotniczych .....	s. 38
1.2.2. Główne przyczyny katastrof lotniczych .....	s. 45
1.3. Dualizm w badaniu zdarzeń lotniczych .....	s. 46
1.3.1. Skuteczne postępowanie karne .....	s. 47
1.3.2. Badanie zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym .....	s. 50
Rozdział 2 Oględziny miejsca katastrofy lotniczej .....	s. 58
2.1. Zagadnienia wprowadzające .....	s. 58
2.2. Dokumentacja oględzin miejsca zdarzenia .....	s. 62
2.2.1. Protokół .....	s. 62
2.2.2. Szkice .....	s. 69
2.2.3. Dokumentacja fotograficzna i audiowizualna .....	s. 73
2.2.4. Skanery 3D .....	s. 75
2.3. Przygotowanie do oględzin miejsca katastrofy lotniczej .....	s. 76
2.3.1. Zebranie informacji o zdarzeniu i zabezpieczenie miejsca zdarzenia .....	s. 80

2.3.2.	Zapewnienie sił i środków .....	s. 87
2.4.	Zagrożenia dla członków zespołu oględzinowego występujące na miejscu katastrofy lotniczej .....	s. 89
2.5.	Faza wstępna oględzin miejsca .....	s. 91
2.6.	Podstawowe metody prowadzenia oględzin miejsca zdarzenia .....	s. 95
2.7.	Obecność przedstawicieli organów ds. badania zdarzeń lotniczych na miejscu katastrofy lotniczej .....	s. 97
2.8.	Faza statyczna oględzin miejsca .....	s. 107
2.9.	Faza dynamiczna oględzin miejsca .....	s. 111
2.10.	Faza końcowa oględzin miejsca .....	s. 114
2.11.	Pooględzinowa notatka urzędowa .....	s. 117
Rozdział 3	Oględziny i otwarcie zwłok oraz ekshumacja .....	s. 118
3.1.	Zagadnienia wprowadzające .....	s. 118
3.1.1.	Pojęcie oględzin i otwarcia zwłok .....	s. 118
3.1.2.	Pojęcie zwłok i szczątków ludzkich oraz ich charakter prawny .....	s. 120
3.2.	Oględziny zwłok na miejscu zdarzenia .....	s. 122
3.2.1.	Medyk sądowy a patomorfolog .....	s. 125
3.2.2.	Priorytet zasięgania opinii zakładów medycyny sądowej .....	s. 127
3.2.3.	Podstawowe aspekty oględzin zwłok na miejscu zdarzenia ...	s. 128
3.2.4.	Główne cele oględzin zwłok na miejscu zdarzenia .....	s. 130
3.2.5.	Zespół DVI .....	s. 132
3.3.	Oględziny i otwarcie zwłok .....	s. 135
3.3.1.	Oględziny zewnętrzne .....	s. 138
3.3.2.	Otwarcie zwłok .....	s. 142
3.3.3.	Identyfikacja ofiar katastrof .....	s. 145
3.3.3.1.	Klasyfikacja metod identyfikacji ofiar katastrof .....	s. 145
3.3.3.2.	Okazanie zwłok .....	s. 147
3.4.	Problematyka udziału członków PKBWL w czynności otwarcia zwłok .....	s. 149
3.5.	Znaczenie sekcji zwłok dla rekonstrukcji przebiegu zdarzenia .....	s. 154
3.6.	Opinia sądowo-lekarska .....	s. 156

3.7.	Ekshumacja .....	s. 158
3.7.1.	Zagadnienia wprowadzające .....	s. 158
3.7.2.	Podstawa faktyczna i prawna ekshumacji .....	s. 160
3.7.3.	Zaskarżalność postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu .....	s. 165
3.7.4.	Planowanie czynności .....	s. 172
3.7.5.	Realizacja i dokumentowanie czynności .....	s. 176
3.8.	Czynności końcowe .....	s. 178
3.9.	Udział biegłego w wyjęciu zwłok z grobu .....	s. 179
Rozdział 4	Przesłuchania uczestników oraz naocznych świadków katastrofy lotniczej .....	s. 180
4.1.	Zagadnienia wprowadzające .....	s. 180
4.1.1.	Definicja pojęcia „świadek” .....	s. 180
4.1.2.	Znaczenie zeznań świadka .....	s. 182
4.2.	Przygotowanie do przesłuchania .....	s. 184
4.2.1.	Lista świadków .....	s. 184
4.2.2.	Kolejność przesłuchań .....	s. 186
4.2.3.	Miejsce przesłuchania .....	s. 188
4.2.4.	Przygotowanie merytoryczne organu procesowego .....	s. 192
4.3.	Uczestnicy czynności przesłuchania .....	s. 193
4.3.1.	Problematyka udziału członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w przesłuchaniach świadków w toku postępowania przygotowawczego .....	s. 194
4.4.	Dokumentacja zeznań świadków katastrofy lotniczej .....	s. 198
4.4.1.	Protokół .....	s. 198
4.4.2.	Utrwalanie czynności przesłuchania świadka za pomocą urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk .....	s. 199
4.4.3.	Pozostałe załączniki (szkice, plany, mapy, makiety, wizualizacje komputerowe) .....	s. 201
4.5.	Przebieg i taktyka przesłuchania świadka .....	s. 201
4.5.1.	Faza czynności wstępnych .....	s. 203
4.5.2.	Faza relacji spontanicznej .....	s. 205
4.5.3.	Faza zadawania pytań .....	s. 208
4.5.4.	Faza czynności końcowych .....	s. 213
4.6.	Okazanie jako szczególna forma przesłuchania świadka .....	s. 214

4.6.1.	Zagadnienia wprowadzające .....	s. 214
4.6.2.	Przesłanki i zakres okazania .....	s. 216
4.7.	Przesłuchanie świadków katastrofy w ramach oględzin lub eksperymentu procesowego .....	s. 218
4.7.1.	Przesłuchanie w ramach oględzin .....	s. 219
4.7.2.	Przesłuchanie w ramach eksperymentu .....	s. 221
4.8.	Zakaz przesłuchiwania członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych .....	s. 223
Rozdział 5	Opinie biegłych .....	s. 231
5.1.	Zagadnienia wprowadzające .....	s. 231
5.1.1.	Pojęcie biegłego .....	s. 231
5.1.2.	Przesłanki dopuszczenia dowodu z opinii biegłego .....	s. 234
5.1.3.	Postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego .....	s. 238
5.2.	Problematyka powoływania i opiniowania zespołu biegłych do wydania opinii kompleksowej .....	s. 242
5.3.	Udział biegłego w przeprowadzaniu dowodów .....	s. 253
5.3.1.	Udział biegłego w oględzinach miejsca zdarzenia .....	s. 257
5.3.2.	Udział biegłego w oględzinach dowodów rzeczowych .....	s. 258
5.3.3.	Udział biegłego w eksperymencie procesowym .....	s. 260
5.3.4.	Udział biegłego w przesłuchaniach świadków .....	s. 261
5.4.	Ocena i wykorzystanie opinii biegłych oraz quasi-opinii .....	s. 266
5.4.1.	Ocena opinii .....	s. 266
5.4.2.	Postępowanie w przypadku wadliwej opinii .....	s. 273
5.5.	Charakter dowodowy raportu końcowego z badania zdarzenia lotniczego .....	s. 277
5.6.	Opinie prywatne .....	s. 281
	Podsumowanie i uwagi <i>de lege ferenda</i> .....	s. 286
	Bibliografia .....	s. 297

## Wykaz ważniejszych skrótów

### Źródła prawa krajowego

- Konstytucja RP – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
- k.c. – Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1740 ze zm.)
- u.z.l. – Ustawa o zawodach lekarza i lekarza dentysty z dnia 5 grudnia 1996 roku (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 790 ze zm.)
- k.k. – Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2345 ze zm.)
- k.k. z 1932 r. – Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 roku (Dz.U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm.)
- k.k. z 1969 r. – Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm.)
- k.p.k. – Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks postępowania karnego (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 534 ze zm.)
- pr.lot. – Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 ze zm.)
- pr.prok. – Ustawa z dnia 28 stycznia 2016 roku – Prawo o prokuraturze (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 66 ze zm.)
- regul.prok. – Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 7 kwietnia 2016 roku regulamin wewnętrznego urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1206 ze zm.)
- r.b.s. – Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005 roku w sprawie biegłych sądowych (Dz.U. z 2005 r. Nr 15, poz. 133)
- r.p.z.s.l. – Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 roku w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1910)

- r.w.t.p.o. – Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 czerwca 2003 roku w sprawie warunków technicznych przeprowadzenia okazania (Dz.U. z 2003 r. Nr 104, poz. 981)
- u.o.t.p.TK – Ustawa z dnia 30 listopada 2016 roku o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2393)
- u.c.ch.z. – Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 roku o cmentarzach i chowaniu zmarłych (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1947)
- porozumienie  
PKBWL i PG – Porozumienie pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym zawarte w dniu 18 grudnia 2013 roku
- porozumienie  
MON i PG – Porozumienie pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym zawarte w dniu 5 listopada 2014 roku
- porozumienie  
PKBWL, ULC  
i I Z-cy PG-PK – Porozumienie pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz I Zastępcą Prokuratora Generalnego Prokuratorem Krajowym zawarte w dniu 9 listopada 2021 roku w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego

### **Źródła prawa międzynarodowego i europejskiego**

- EKPC – Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności z dnia 4 listopada 1950 roku (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.)
- konwencja  
chicagowska – Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 roku ratyfikowana przez Radę Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w dniu 20 listopada 1958 roku (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 zał. ze zm.)

konwencja

paryska

- Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną (Dz.U. R.P. Nr 6, poz. 54) z dnia 13 października 1919 roku, ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską ustawą z dnia 23 września 1922 roku (Dz.U. R.P. Nr 85, poz. 761)

rozporządzenie

996/2010

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.Urz. UE L 295 z 12.11.2010 r., s. 35, ze zm.)

rozporządzenie

376/2014

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 roku w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.Urz. UE L 122 z 24.04.2014 r., s. 18, ze zm.)

TFUE

- Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/30 ze zm.)

załącznik 13 do

konwencji

chicagowskiej

- Załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych” (Dz.Urz. ULC z 2012 r., poz. 49)

### **Organy orzekające**

ETPC

- Europejski Trybunał Praw Człowieka

TSUE

- Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej



## Zbiory orzecznictwa

KZS	– Krakowskie Zeszyty Sądowe
OSA	– Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSAW	– Orzecznictwo Sądów Apelacji Wrocławskiej
OSN	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa
OSNPG	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Wydawnictwo Prokuratury Generalnej
ONSAiWSA	– Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego i Wojewódzkich Sądów Administracyjnych
OSNwSK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPika	– Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
OTK-A	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego. Seria A

## Inne skróty

AFIS	– AFIS-Papillon – Automated Fingerprint Identification System (Automatyczny System Identyfikacji Daktyloskopijnej)
AIS	– Abbreviated Injury Scale (skrócona skala obrażeń)
AM	– <i>ante mortem</i>
BSP	– bezzałogowy statek powietrzny
CAT	– Commercial Air Transport (Komercyjny Transport Lotniczy)
CVR	– Cockpit Voice Recorder (rejestrator głosów w kokpicie)
CIPAT	– Crash Injury Pattern Assessment Tool
DNA	– kwas dezoksyrybonukleinowy
DVI	– Disaster Victim Identification (identyfikacja ofiar katastrof)
Dz.U.	– Dziennik Ustaw
Dz.Urz.	– Dziennik Urzędowy
EASA	– European Union Aviation Safety Agency (Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego)
FDR	– Flight Data Recorder (rejestrator parametrów lotu)
FSNI	– Forensic Science Northern Ireland (Służba Kryminalistyczna Irlandii Północnej)
GPS	– Global Positioning System (globalny system nawigacji)

Interpol	– ICPO-INTERPOL – International Criminal Police Organization – Międzynarodowa Organizacja Policji Kryminalnej
IT	– technologia informacyjna
KBWLLP	– Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego
KPB	
2020-2023	– Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2020–2023 – załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym 2020
KPB	
2021-2024	– Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2021–2024 – załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym 2021
PKBWL	– Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PM	– <i>post mortem</i>
PPIS	– Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
UE	– Unia Europejska

## Wstęp

Rozwój lotnictwa pasażerskiego postępuje w niezwykle dynamicznym tempie, które zapewne jedynie na czas trwania pandemii COVID-19 straciło na impecie. Wraz z rosnącą liczbą operacji lotniczych, niezależnie od podejmowanych starań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w tej dziedzinie, zwiększa się prawdopodobieństwo zaistnienia katastrofy dużego samolotu pasażerskiego. W ostatnich latach na terenie Europy nie doszło do żadnego tego rodzaju zdarzenia, co może prowadzić do bagatelizowania potrzeby przygotowywania się właściwych organów państwa do reakcji na jego zaistnienie.

Nie ulega wątpliwości, że specyfika katastrofy lotniczej samolotu pasażerskiego, w której dochodzi do utraty życia przez wiele osób, a straty materialne liczone są w milionach złotych, stanowi ogromne wyzwanie dla wielu organów państwa, na którego terytorium doszło do tej tragedii. Duże trudności piętrzą się przed podmiotami odpowiedzialnymi za przeprowadzenie akcji ratunkowej, a następnie neutralizację zagrożeń występujących w rejonie zdarzenia. Gdy jednak czynności tych podmiotów zostaną zakończone, oczy opinii publicznej są kierowane na działania organów powołanych do wyjaśnienia okoliczności, w tym przyczyn zaistniałej katastrofy. Działania te powinny być podejmowane w sposób możliwie jak najbardziej profesjonalny i skoordynowany, a finalnie umożliwić sprawną realizację celów stawianych przed tymi podmiotami.

W dniu 2 grudnia 2010 roku weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE obowiązujące bezpośrednio każde z państw członkowskich Unii Europejskiej, a co za tym idzie zasadniczo niewymagające implementacji do ich wewnętrznych porządków prawnych (art. 288 TFUE)<sup>1</sup>. Podstawowym celem tego aktu prawnego było uaktualnienie dotychczas istniejących regulacji z zakresu badania wypadków lotniczych. Owo rozporządzenie, z racji jego treści, uznaje się jako „akt implementujący i uzupełniający Załącznik 13 konwencji chicagowskiej do unijnego porządku prawnego”<sup>2</sup>. Załącznik ten, zatytułowany „Badanie

---

<sup>1</sup> Rada Legislacyjna, *Opinia o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (RL-0303-9/15)*, „Przegląd Legislacyjny” 2016, nr 98, s. 67.

<sup>2</sup> J. Sznajder, *Badanie wypadków lotniczych*, [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016, s. 221.

wypadków i incydentów statków powietrznych”, jest kluczowym dokumentem regulującym zasady badania wypadków i incydentów statków powietrznych, zawierającym międzynarodowe normy oraz zalecane praktyki ustanowione przez ICAO. Dokument ten nie ma mocy wiążącej dla 193 państw sygnatariuszy konwencji chicagowskiej, a zatem *de facto* stanowi jedynie informację na temat standardów międzynarodowych oraz rekomendowanych praktyk<sup>3</sup>.

Przepisy rozporządzenia 996/2010 zobowiązały państwa członkowskie UE do dokonania stosownych zmian w prawie krajowym, między innymi w zakresie współpracy pomiędzy cywilnymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych a organami szeroko rozumianego wymiaru sprawiedliwości oraz innymi podmiotami zaangażowanymi<sup>4</sup>. Usprawnienie owej współpracy miało doprowadzić do celu, jakim jest zapewnienie ogólnie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym poprzez szybkie przeprowadzanie badań zdarzeń lotniczych i niezwłoczne wprowadzanie w życie zaleceń zmniejszających ryzyko występowania podobnych wypadków i incydentów (pkt 1 i 2 preambuły rozporządzenia 996/2010).

Mimo licznych zmian dokonywanych na przestrzeni ostatnich lat prawo lotnicze oraz polska procedura karna nie ułatwiają współpracy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz prokuratury i innych organów procesu karnego w ramach prowadzenia postępowań dotyczących wypadków lotniczych. Wprowadzane zmiany stanowią albo powielenie obowiązujących unormowań międzynarodowych, albo są regulacjami wprowadzanymi *ad hoc*, na potrzeby jednej ze stron, związanymi z zaistnieniem określonej sytuacji, często bez jakiegokolwiek refleksji nad długofalowymi konsekwencjami dokonywanych zmian<sup>5</sup>.

Zasadniczo ściśle trzymanie się przepisów oraz procedur wewnętrznych przez jedną stronę w wielu przypadkach mogłoby zniweczyć szansę na realizację ustawowych obowiązków przez drugą<sup>6</sup>. Bardziej elastyczne podejście do obowiązujących, dalekich od doskonałości uregulowań, zarówno ze strony członków komisji, jak i prokuratorów jest widoczne w przypadku zdarzeń o niewielkich rozmiarach. Wypadek z udziałem paralotni,

---

<sup>3</sup> Zob. A. Konert, *Podstawowe problemy prawne wynikające z Rozporządzenia 996/2010* [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 13.

<sup>4</sup> A. Konert, *Wprowadzenie*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 8.

<sup>5</sup> Rada Legislacyjna, *Opinia o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (RL-0303-9/15)*, „Przegląd Legislacyjny” 2016, nr 98, s. 67–69.

<sup>6</sup> M. Przybyłowski, *Współpraca organów ds. badania zdarzeń lotniczych z prokuraturą*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 36.

szybowca, awionetki czy niewielkiego, prywatnego śmigłowca nie generuje tak wielu problemów, jak katastrofa lotnicza samolotu pasażerskiego z setkami ofiar wśród pasażerów różnej narodowości. W przypadku tego typu zdarzenia poza podmiotami krajowymi, w szeroko pojętym badaniu zdarzenia lotniczego, uczestniczą również zagraniczne podmioty, a o wielu działaniach jest informowana opinia publiczna. Wówczas każda ze stron ze zwielenokrotnionym zaangażowaniem dąży do skrupulatnego wypełniania obowiązków i korzystania ze swoich uprawnień, czego naturalną konsekwencją jest zwiększenie pól konfliktów związanych z niedostosowanymi do realiów tego typu sprawy regulacjami prawnymi<sup>7</sup>.

Negatywne konsekwencje braku spójnych uregulowań prawnych oraz rozłączności procesu badawczego prowadzonego przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych oraz organ karnoprocesowy w niewielkim stopniu są niwelowane za pomocą porozumień zawieranych pomiędzy zaangażowanymi podmiotami (§ 12 ust. 3 rozporządzenia 996/2010)<sup>8</sup>.

Specyfika katastrofy lotniczej, w tym duża liczba ofiar, rozległość szkód, częsta konieczność nawiązania niezwłocznej współpracy międzynarodowej, udział w badaniu wielu podmiotów korzystających z licznych uprawnień przewidzianych w wielu różnej rangi aktach prawnych, wymaga od organu procesowego prowadzącego śledztwo w tym przedmiocie szerokiej wiedzy nie tylko z zakresu prawa karnego, lecz także kryminalistyki, medycyny sądowej, psychologii oraz lotnictwa, w tym prawa lotniczego regulującego między innymi kwestie współpracy z organami ds. badania zdarzeń lotniczych.

Bez sprawnej współpracy wszystkich podmiotów zaangażowanych w badanie zdarzenia lotniczego, szczególnie tak rozległego w skutkach jak katastrofa lotnicza, osiągnięcie celów procesu karnego oraz celu, jakim jest zapewnienie ogólnie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, rozumianego jako połączenie aspektów objętych terminem *safety* (bezpieczeństwo) i *security* (ochrona), poprzez szybkie przeprowadzanie badań zdarzeń lotniczych i niezwłoczne wprowadzanie w życie zaleceń

---

<sup>7</sup> A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)*, „Państwo i Prawo” 2012, z. 4, s. 24–25.

<sup>8</sup> Porozumienie pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz I Zastępcą Prokuratora Generalnego Prokuratorem Krajowym zawarte w dniu 9 listopada 2021 roku w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego – <https://ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5761-porozumienie-w-sprawie-wspolpracy-przy-podejmowaniu-dzialan-zwiazanych-z-badaniem-zdarzenia-lotniczego> (dostęp: 21.11.2021 r.) oraz porozumienie z dnia 5 listopada 2014 roku pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym – <https://pk.gov.pl/aktualnosci/aktualnosci-prokuratury-krajowej/porozumienie-prokuratora-generalnego-i-ministra-obrony-narodowej/> (dostęp: 21.09.2021 r.).

zmniejszających ryzyko występowania podobnych wypadków i incydentów, jawi się jako mało realne.

Współpraca organów procesu karnego z właściwymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych nie jest jedynym obszarem budzącym kontrowersje oraz trudności natury prawnej i organizacyjnej. W polskich realiach od niedawna pojawił się problem wkomponowania w strukturę procesu karnego powstającego z inicjatywy Interpolu polskiego zespołu DVI zwanego Zespołem ds. Identyfikacji Ciał Ofiar<sup>9</sup>. Fakt, że zespół ten do dnia dzisiejszego nie miał okazji działania w warunkach rzeczywistych, a dotychczasowe szkolenia miały wymiar głównie teoretyczny uniemożliwia ocenę rzeczywistej przydatności tego zespołu w usprawnieniu procesu identyfikacji ofiar katastrofy lotniczej w polskich warunkach organizacyjno-prawnych.

W przypadku prowadzenia postępowania przygotowawczego, przedmiotem którego jest katastrofa w ruchu powietrznym, wiele czynności dowodowych realizowanych standardowo w toku śledztwa musi przybrać zgoła odmienną od standardowej formę. Powyższe dotyczy nie tylko czynności oględzin miejsca zdarzenia, zwłok oraz ich sekcji, lecz także przesłuchań świadków czy też zasięgnięcia opinii biegłych. Wymienione czynności stanowią fundament rzetelnego śledztwa, a nierzadko również podstawę ustaleń czynionych przez właściwe organy ds. badania zdarzeń lotniczych.

Konieczność wszczęcia i przeprowadzenia skutecznego śledztwa, którego celem jest wyjaśnienie okoliczności zdarzenia, w tym ustalenie przyczyny zgonu, wynika z treści art. 2 EKPC, zobowiązującego państwa-sygnatariuszy do ochrony prawa do życia<sup>10</sup>. Obowiązek ten nabiera na sile, gdy zdarzenie pociąga za sobą wiele ofiar i może być wynikiem działań lub zaniechań ze strony organów państwa<sup>11</sup>.

Fakt zaistnienia w ostatnich latach co najmniej dwóch znaczących katastrof lotniczych z udziałem obywateli polskich<sup>12</sup> oraz wysokie prawdopodobieństwo, że w

---

<sup>9</sup> M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *Najnowsze doniesienia Interpolu w zakresie identyfikacji ofiar katastrof oraz proces wdrażania międzynarodowych standardów DVI w Polsce*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, nr 2–3, s. 175–178.

<sup>10</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 27 września 1995 roku w sprawie McCann i Inni przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 18984/91, § 161, LEX nr 397397; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 14 marca 2002 roku w sprawie Paul i Audrey Edwards przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 46477/99, § 74, LEX nr 75651;

<sup>11</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 1.3.1 niniejszej pracy.

<sup>12</sup> Pierwszą ze wspomnianych katastrof było zdarzenie w Mirosławcu w dniu 23 stycznia 2008 roku. W wyniku katastrofy lotniczej, z udziałem samolotu transportowego CASA C-295M nr 019, zginęło 20 osób, w tym 4 członków załogi oraz 16 pasażerów – wysokiej rangi oficerów wojska polskiego wracających z Konferencji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – M. Pankow, *Bezpieczeństwo: Katastrofa lotnicza samolotu CASA C-295 M w Mirosławcu*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2016, nr 2, s. 298–314; Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015

kolejnych katastrofach mogą ucierpieć polscy obywatele sprawiają, że zagadnienie będące tematem niniejszej dysertacji jest ważne nie tylko dla wąskiej grupy zawodowej prokuratorów czy członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, lecz także dla wszystkich uczestników ruchu lotniczego zainteresowanych poprawą szeroko rozumianego bezpieczeństwa w lotnictwie<sup>13</sup>.

W krajowej literaturze brak jest jednego opracowania kompleksowo analizującego tematykę będącą przedmiotem niniejszej pracy. Opracowania zagraniczne nie przystają do korelacji skomplikowanego układu podmiotów zaangażowanych w badanie zdarzenia lotniczego przez polskie organy.

Obszarem prowadzonych w rozprawie rozważań oraz badań są uregulowania dotyczące realizacji kluczowych czynności procesowych w śledztwie poświęconym katastrofie lotniczej. Analizie poddano przede wszystkim regulacje zawarte w prawie polskim, lecz z uwagi na specyfikę transportu lotniczego, nie sposób było pominąć uregulowań o zasięgu międzynarodowym. W zakresie przedstawionych rozważań starano się uwzględnić wszystkie prezentowane w doktrynie prawniczej poglądy mające związek z omawianymi zagadnieniami. Obok podstawowych kwestii proceduralnych będących przedmiotem badań, zwrócono uwagę na szereg problemów praktycznych wiążących się z tematyką prowadzenia czynności procesowych w sprawach poświęconych zdarzeniom lotniczym w naszym kraju. Niniejsza praca porusza szereg zagadnień wychodzących poza zakres procedury karnej, a związanych z kryminalistyką i medycyną sądową.

Analiza wielu problemów występujących na tle nierzadko sprzecznych ze sobą lub niejasnych regulacji prawnych powodowała konieczność zajęcia własnego stanowiska i opracowania rozwiązań, których wynikiem jest przedstawienie szeregu postulatów *de lege ferenda*. Zawarte zostały one zarówno w treści poszczególnych rozdziałów, jak i w ostatniej części, stanowiącej podsumowanie poczynionych rozważań.

---

roku, WK 4/15, LEX nr 1710413. Drugą ze znaczących katastrof w polskim lotnictwie wojskowym była katastrofa samolotu Tu-154M nr 101 w Smoleńsku na terenie Federacji Rosyjskiej w dniu 10 kwietnia 2010 roku. W katastrofie tej zginęło 96 osób, 8 członków załogi i 88 pasażerów, wśród których znajdował się między innymi Prezydent RP wraz z małżonką, ostatni Prezydent RP na uchodźctwie, wicemarszałkowie Sejmu i Senatu RP, posłowie i senatorowie, Rzecznik Praw Obywatelskich oraz wielu innych wysokiej rangi funkcjonariuszy państwa polskiego, a także generałowie wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP – *Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku w rejonie lotniska Smoleńsk Północny* – [https://doc.rmf.pl/rmf\\_fm/store/rkm.pdf](https://doc.rmf.pl/rmf_fm/store/rkm.pdf) (dostęp: 12.12.2020 r.).

<sup>13</sup> Katastrofa samolotu CASA C-295M nr 019 Sił Powietrznych RP z dnia 23 stycznia 2008 roku – M. Pankow, *Bezpieczeństwo...*, *op.cit.*, s. 298–314 oraz katastrofa samolotu Tu-154M nr 101 Sił Powietrznych RP z dnia 10 kwietnia 2010 roku – *Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku w rejonie lotniska Smoleńsk Północny* – [https://doc.rmf.pl/rmf\\_fm/store/rkm.pdf](https://doc.rmf.pl/rmf_fm/store/rkm.pdf) (dostęp: 12.12.2020 r.).

W celu zachowania logicznej spójności całego wywodu najistotniejsze wnioski i postulaty *de lege ferenda* zostały zawarte w podsumowaniu rozprawy.

Wśród metod badawczych wykorzystano przede wszystkim metodę formalno-dogmatyczną, teoretyczno-prawną oraz – jedynie pomocniczo, w niektórych aspektach – metodę historyczną.

Głównym celem naukowym rozprawy są: kompleksowa analiza i ocena obowiązujących w Polsce rozwiązań prawnych w zakresie realizacji czynności dowodowych związanych z badaniem – w szerokim tego słowa znaczeniu – miejsca katastrofy lotniczej w ramach prowadzonego przez organy procesowe postępowania przygotowawczego z uwzględnieniem uprawnień pozostałych zaangażowanych w to badanie podmiotów, prowadzące do wypracowania rozwiązań służących wyeliminowaniu istniejących niejasności, usprawnieniu współpracy oraz przyspieszeniu prowadzonych postępowań, a także redukcji ich kosztów.

W pracy poddano analizie problemy wyłaniające się na tle poszczególnych regulacji prawnych, wobec czego szczegółowymi celami badawczymi stały się:

- 1) jednoznaczne zdefiniowanie pojęcia katastrofy lotniczej,
- 2) ustalenie katalogu kluczowych czynności procesowych realizowanych w toku śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej, mających największe znaczenie dla realizacji celów procesu karnego,
- 3) ustalenie, które postępowanie – karne czy badanie prowadzone przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych – ma charakter priorytetowy w aktualnym stanie prawnym,
- 4) zidentyfikowanie obszarów i przyczyn konfliktów pomiędzy organami prowadzącymi kluczowe czynności procesowe w toku śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej, a organami ds. badania zdarzeń lotniczych,
- 5) ustalenie, czy aktualnie obowiązujące regulacje prawne umożliwiają efektywną współpracę podmiotów zaangażowanych w badanie katastrofy lotniczej, w przypadku zaś odpowiedzi negatywnej na to pytanie opracowanie rozwiązań usprawniających współpracę podmiotów zaangażowanych w badanie katastrofy lotniczej, podnoszących ich poziom merytoryczny oraz redukujących czas i koszty prowadzonych czynności.

W wyniku dokonanej analizy unormowań prawnych oraz wyłaniających się na ich gruncie problemów natury praktycznej, korzyści poznawcze i praktyczne płynące z dokonanych badań sprowadzają się do rozstrzygnięcia istniejących wątpliwości lub zaproponowania koniecznych zmian w obowiązujących przepisach prawa.



Rezultatem pracy są konkretne propozycje adekwatnych do aktualnego stanu prawnego rozwiązań praktycznych oraz opracowanie propozycji zmian legislacyjnych w dużej mierze niwelujących dostrzeżone problemy, znacznie upraszczających współpracę, zmniejszających koszty szeroko rozumianego badania zdarzenia lotniczego oraz czas trwania śledztwa.

Jako główną hipotezę badawczą przyjęto założenie, że spełnienie wymogu rzetelnego postępowania dowodowego w śledztwach dotyczących katastrof lotniczych wymaga efektywnej współpracy organów zaangażowanych, w szczególności związanych z szeroko pojętym badaniem miejsca zdarzenia, czego obecnie obowiązujące regulacje nie zapewniają<sup>14</sup>. Ścisła współpraca organów procesu karnego z innymi podmiotami wykonującymi swoje obowiązki w związku z zaistnieniem katastrofy lotniczej, w tym przede wszystkim z organami ds. badania zdarzeń lotniczych, pozwoli zwiększyć poziom profesjonalizmu realizowanych czynności, skróci czas trwania postępowań oraz zmniejszy ich łączny koszt.

Dla realizacji postawionego celu pracy zostały sformułowane następujące pomocnicze hipotezy badawcze:

- 1) pojęcie katastrofy lotniczej wymaga doprecyzowania w celu umożliwienia jednoznacznej oceny charakteru zdarzenia i wdrożenia odpowiednich procedur działania,
- 2) kluczowymi czynnościami procesowymi realizowanymi w toku śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej, mającymi największe znaczenie dla realizacji celów procesu karnego, są czynności związane z badaniem miejsca zdarzenia *sensu largo*,
- 3) czynności procesowe realizowane w toku śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej o największym znaczeniu dla realizacji celów procesu karnego powinny być prowadzone z udziałem biegłych z dziedzin adekwatnych do przedmiotu czynności,
- 4) postępowanie karne oraz badanie zdarzeń lotniczych przez wyspecjalizowane organy to niezależne, nierzadko uzupełniające się procesy o zbliżonym stopniu istotności dla zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie rozumianego jako połączenie aspektów objętych terminami *safety* i *security*<sup>15</sup>,
- 5) konieczne jest wyraźne określenie ram współpracy, a także granic rozdzielających procesy badawcze prowadzone w ramach postępowania karnego oraz badania zdarzenia lotniczego przez właściwą komisję w celu wyeliminowania konfliktów,

---

<sup>14</sup> Szerzej na temat rzetelnego postępowania dowodowego jako elementu prawa do rzetelnego procesu: A. Lach, *Rzetelne postępowanie dowodowe w sprawach karnych w świetle orzecznictwa strasburskiego*, Warszawa 2018, s. 28–29.

<sup>15</sup> M. Bielski, A. Krawczyk, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Bezpieczeństwo Pracy” 2010, nr 4, s. 10.

- 6) aktualne uregulowania prawne wymagają zmian ułatwiających sprawną współpracę organów procesu karnego i organów ds. badania zdarzeń lotniczych, a także umożliwiających skuteczną realizację celów ich działania,
- 7) konieczne jest zintensyfikowanie procesu szkolenia, w tym szkoleń praktycznych z udziałem wszystkich podmiotów zaangażowanych, w celu zweryfikowania dotychczasowych metodyk, schematów działania, rozwiązań organizacyjnych i systemowych,
- 8) konieczne jest stworzenie wyspecjalizowanych grup zdolnych do niezwłocznego działania w ramach pierwszych czynności procesowych realizowanych bezpośrednio po zaistnieniu katastrofy lotniczej.

Niniejsza dysertacja obejmuje wstęp i pięć rozdziałów oraz podsumowanie zawierające wnioski *de lege ferenda*.

W pierwszym rozdziale omówiono pojęcie katastrofy lotniczej w ujęciu kryminologicznym i karnomaterialnym, zaprezentowano charakter i skalę problemu oraz wskazano na dualizm w badaniu zdarzeń lotniczych. W kolejnych rozdziałach przedstawiono kluczowe czynności dowodowe realizowane w pierwszych dniach i tygodniach śledztwa, a związane z szeroko rozumianym badaniem miejsca katastrofy lotniczej. Rozdział drugi został poświęcony oględzinom miejsca katastrofy lotniczej. Rozdział trzeci – oględzinom zwłok na miejscu zdarzenia oraz późniejszym oględzinom zewnętrznym i wewnętrznym ciał ofiar katastrofy lotniczej, a także ewentualnym ich ekshumacjom. Rozdział czwarty obejmuje problematykę przesłuchiwania uczestników oraz naocznych świadków katastrofy lotniczej. Rozdział piąty dotyczy dowodu z opinii biegłych w sprawie katastrofy lotniczej, w tym udziału biegłych we wcześniej opisanych czynnościach procesowych. Ostatnią część rozprawy stanowi podsumowanie rozważań zawierające najważniejsze wnioski i postulaty *de lege ferenda*.

W trakcie prac nad niniejszą rozprawą doktorską została zgromadzona i przeanalizowana dostępna literatura dotycząca omawianych zagadnień zawarta w krajowych i zagranicznych pozycjach książkowych oraz artykułach w czasopiśmie naukowych, a także orzecznictwo polskich sądów powszechnych oraz krajowych i zagranicznych trybunałów. Analizie poddano również akta śledztw poświęconych najtragiczniejszym wypadkom lotniczym w polskim lotnictwie cywilnym i wojskowym.

W niniejszej pracy, dla rozróżnienia postępowania karnego od badania zdarzenia lotniczego prowadzonego przez właściwe komisje, przyjęto – odmiennie niż w przepisach międzynarodowych – że pojęcie „śledztwo” lub „dochodzenie” będzie

odnosić się jedynie do postępowania przygotowawczego w rozumieniu przepisów Działu VII Kodeksu postępowania karnego<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> W uregulowaniach międzynarodowych badanie prowadzone przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych określone jest mianem dochodzenia/śledztwa (*investigation*).

# Rozdział 1

## Pojęcie katastrofy lotniczej, charakter i skala problemu oraz dualizm wyjaśniania jej przyczyn

### 1.1. Pojęcie katastrofy lotniczej

#### 1.1.1. Definicja katastrofy lotniczej, a pojęcie wypadku lotniczego

Słowo „katastrofa” jest wyrazem pochodzącym z języka greckiego (*katastrophe*). *Słownik wyrazów obcych* PWN definiuje to pojęcie jako „wydarzenie, w którym ginie wiele osób lub dochodzi do dużych strat materialnych, np. wypadek lotniczy”, a nadto jako „zjawisko tragiczne w skutkach, obejmujące swoim zasięgiem duży obszar, np. trzęsienie ziemi lub skażenie środowiska; kataklizm”<sup>17</sup>. Ogólnie przyjmuje się, że jest to zjawisko nagłe, tragiczne w skutkach, w którym ktoś ucierpiał lub poniósł śmierć, powodujące straty materialne, obejmujące swoim zasięgiem duży obszar<sup>18</sup>.

Warto zauważyć, że podmiot definiujący przedmiotowe pojęcie na potrzeby swojej działalności zazwyczaj uwypukla elementy definicji będące w centrum jego zainteresowania. Przykładowo w definicji pojęcia „katastrofa” zaproponowanej przez Federalną Agencję Zarządzania w Sytuacjach Nagłych oraz Czerwony Krzyż akcent został położony na nasilenie skutków tego zdarzenia w postaci śmierci, obrażeń powodowanych u ludzi oraz zniszczenia mienia „o takim nasileniu, przy którym nie wystarczają działania podejmowane rutynowo celem ograniczenia jego skutków”. Definicja ta wskazuje również na konieczność podejmowania w jej wyniku „natychmiastowego, skoordynowanego działania wielu osób i instytucji”<sup>19</sup>.

Z kolei zgodnie z przygotowanym przez Interpol Przewodnikiem DVI (Disaster Victim Identification Guide – Przewodnik Identyfikacji Ofiar Katastrof) katastrofą jest nieoczekiwane zdarzenie powodujące śmierć wielu ludzi<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> L. Drabik, *Słownik wyrazów obcych PWN*, Warszawa 2009, s. 447.

<sup>18</sup> S. Dubisz (red.), *Uniwersalny słownik języka polskiego*, t. 2, Warszawa 2003, s. 73; S. Dubisz (red.), *Wielki słownik języka polskiego PWN*, Warszawa 2018, s. 288; M. Szymczak, *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1996, s. 314; W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1989, s. 258; *Wielki słownik języka polskiego* – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego – [https://wsjp.pl/haslo/do\\_druku/37393/katastrofa](https://wsjp.pl/haslo/do_druku/37393/katastrofa) (dostęp: 21.02.2022 r.); zob. także: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2019 roku, V KK 143/19, LEX nr 2784012.

<sup>19</sup> J. Ciećkiewicz, *Wprowadzenie do problemu medycyny katastrof*, [w:] J. Ciećkiewicz (red.), *Ratownictwo medyczne w wypadkach masowych*, Wrocław 2008, s. 1.

<sup>20</sup> Interpol: *Disaster Victim Identification Guide* [online] – <http://www.interpol.int/INTERPOL> (dostęp: 24.09.2019 r.).

W znaczeniu potocznym „katastrofą”, czasami z dodanym przymiotnikiem „naturalną” nazywamy zazwyczaj kataklizmy lub klęski żywiołowe niezwiązane z działalnością człowieka. Należą do nich efekty trzęsień ziemi, erupcji wulkanów, silnych wiatrów, naturalnie powstałych pożarów, powodzi itp.

Oczywiście do katastrofy może dojść również w wyniku działania lub zaniechania człowieka, na przykład wzniesienia pożaru, gwałtownego wyzwolenia energii (wybuchu), zawalenia się budowli (katastrofy budowlane), ataków terrorystycznych, lecz także na skutek zaistnienia wypadku komunikacyjnego, w tym wypadku w ruchu powietrznym (art. 173 k.k.).

Należy przyjąć, że w przypadku katastrofy związanej z ruchem powietrznym mamy do czynienia z katastrofą lotniczą.

Legalnej definicji katastrofy lotniczej próżno szukać w podstawowych aktach międzynarodowego prawa lotniczego, takich jak na przykład konwencja chicagowska czy rozporządzenie 996/2010. Definicji katastrofy lotniczej nie znajdziemy również w krajowej ustawie Prawo lotnicze, mimo że słowo „katastrofa” pojawia się w owym akcie prawnym dwa razy, tj. w art. 117 ust. 1 i art. 147. W pierwszym przypadku w kontekście zobowiązania dowódcy statku powietrznego – w przypadku zauważenia między innymi „innej katastrofy lub klęski żywiołowej” – do udzielenia pomocy poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie. W drugim ze wskazanych wyżej przepisów – w kontekście odstąpienia od wymagań Prawa lotniczego w przypadku udzielania pomocy „w razie katastrofy przemysłowej i komunikacyjnej”.

We wskazanych wyżej aktach prawnych zdefiniowano jednak znacznie szersze pojęcie wypadku lotniczego, które obejmuje również zdarzenia lotnicze o charakterze katastrofy.

W rozumieniu konwencji chicagowskiej (załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, Rozdział 1 *Definicje*, s. 1-1), rozporządzenia 996/2010 (art. 2 pkt 1) oraz zasadniczo ustawy Prawo lotnicze (art. 134 ust. 2)<sup>21</sup> wypadkiem lotniczym załogowego statku powietrznego jest związane z jego eksploatacją zdarzenie mające miejsce od chwili wejścia na pokład jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu, do chwili opuszczenia pokładu przez takie osoby, w którym<sup>22</sup>:

---

<sup>21</sup> Szerzej na ten temat: A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 134 ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 517–521.

<sup>22</sup> Zob. załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, rozdział 1 *Definicje* oraz art. 2 pkt 1 rozporządzenia 996/2010.

- osoba znajdująca się na pokładzie poniosła śmierć lub doznała poważnych obrażeń w następstwie przebywania na pokładzie lub bezpośredniego kontaktu z częścią statku powietrznego, czy też bezpośredniego działania podmuchu silnika<sup>23</sup>,
- statek powietrzny został uszkodzony lub jego element konstrukcyjny został zniszczony „w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym”, czego konsekwencją byłaby konieczność dokonania poważnej naprawy lub wymiany uszkodzonego elementu<sup>24</sup>,
- doszło do zaginięcia statku powietrznego lub też stał się on niedostępny.

Brak legalnej definicji katastrofy lotniczej, czyni koniecznym zdefiniowanie tego pojęcia na potrzeby niniejszej pracy, co można uczynić zarówno na podstawie definicji słownikowej, jak i na wskazanej wyżej definicji wypadku lotniczego. W pewnym uproszczeniu można więc przyjąć, że katastrofą lotniczą jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch powietrzny prowadzony zarówno w przestrzeni powietrznej, a także na ziemi, w czasie związanego z lotem przemieszczania się statku powietrznego, w którym ginie wiele osób lub dochodzi do dużych strat materialnych.

Definicja taka byłaby jednak niepełna i nie do końca adekwatna, ponieważ nie zawierałaby elementów karnomaterialnych. Z racji tematu i zakresu pracy punktem wyjścia do dalszych rozważań dotyczących czynności dowodowych jest więc zdefiniowanie pojęcia katastrofy lotniczej w ujęciu karnomaterialnym.

Zagadnienie to zostanie szczegółowo opisane w kolejnym podrozdziale pracy, natomiast w tym miejscu warto dodatkowo omówić znaczenie pojęć „incydent” oraz „poważny incydent”, które będą używane w dalszej części rozprawy.

Pojęcia te także zostały zdefiniowane zarówno w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej (Rozdział 1 *Definicje*, s. 1-2 – 1-3), w rozporządzeniu 996/2010 (art. 2 pkt 7 i 16), jak i w ustawie Prawo lotnicze (art. 134 ust. 5 i 6). Warto zauważyć, że definicje obu tych pojęć w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej i rozporządzeniu 996/2010

---

<sup>23</sup> Wypadkiem – w rozumieniu konwencji chicagowskiej oraz rozporządzenia 996/2010 – nie jest zdarzenie, w którym odniesione przez człowieka obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, wynikiem samookaleczenia lub zachowania innej osoby, czy też powstały w wyniku ukrywania się osoby poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi – załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, Rozdział 1 *Definicje*, s. 1–1 oraz art. 2 pkt 1 lit. a) rozporządzenia 996/2010.

<sup>24</sup> Powyższe nie dotyczy 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, klap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgnieceń lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora) – załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, Rozdział 1 *Definicje*, s. 1–1 oraz art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia 996/2010.

są tożsame. Różnią się one jednak nieznacznie od definicji zawartych w ustawie Prawo lotnicze.

W rozporządzeniu 996/2010 przyjęto, że incydent oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów (art. 2 pkt 7 rozporządzenia 996/2010). Z kolei w ustawie Prawo lotnicze zdarzenie to odniesiono nie do bezpieczeństwa lotów, lecz eksploatacji statku powietrznego, która – jak przyjmuje się w literaturze – obejmuje „wszystkie obszary związane z używaniem statków powietrznych do wykonywania operacji lotniczych”<sup>25</sup>.

„Poważny incydent” oznacza incydent związany z eksploatacją statku powietrznego i mający miejsce w granicach czasowych przewidzianych dla możliwości zaistnienia wypadku, obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku (art. 2 pkt 16 rozporządzenia 996/2010).

Wykaz przykładów poważnych incydentów zawiera załącznik do rozporządzenia 996/2010, w swojej treści wskazujący między innymi na sytuację bliską zderzeniu i wymagającą manewru unikowego, sytuację, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby odpowiednie dla uniknięcia zderzenia lub innej niebezpiecznej sytuacji, minimalne uniknięcie zderzenia z naturalnymi przeszkodami, starty, przerwane starty, lądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania lub na nieprzydzielonej drodze startowej, pożar i dym w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożar silnika, zdarzenie wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę, incydenty w rodzaju lądowania za bliskiego, przekroczenia pasa startowego lub zjechania z pasa startowego.

Należy jednak pamiętać, że wykaz ten nie jest zamknięty i ma służyć jedynie jako wskazówka przy definiowaniu pojęcia „poważnego incydu”<sup>26</sup>.

Analiza wymienionych wyżej przykładów potwierdza słuszność definicji poważnego incydu zawartej w ustawie Prawo lotnicze stanowiącej, że jest nim zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, iż nieomal doszło do wypadku lotniczego (art. 134 ust. 6 pr.lot.).

Omówione pojęcia katastrofy, wypadku lotniczego, poważnego incydu oraz incydu składają się na zbiorcze pojęcie zdarzenia lotniczego.

---

<sup>25</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 521–522.

<sup>26</sup> Zob. Załącznik nr I do rozporządzenia 996/2010.

### **1.1.2. Karnomaterialna definicja pojęcia katastrofy lotniczej**

Podejmując próbę zdefiniowania na potrzeby niniejszej pracy pojęcia katastrofy lotniczej, należy odnieść się przede wszystkim do treści art. 173 § 1 k.k., w którym stypizowano czyn zabroniony, polegający na sprowadzeniu katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Ustalenie ram owej definicji pozwoli na zobrazowanie istotnych okoliczności sprawy wymagających wyjaśnienia w toku czynności dowodowych opisanych w dalszej części rozprawy.

Brak legalnej definicji pojęcia katastrofy bez wątpienia wzmacnia oddziaływanie wskazanej wcześniej definicji słownikowej na karno-materialną wykładnię tego znamienia. Warto zauważyć, że kolejne kodeksy karne z 1932<sup>27</sup>, 1969<sup>28</sup> i 1997 roku, choć w swojej treści odnosiły się do tego pojęcia, nie zawierały jego definicji legalnej.

W okresie obowiązywania Kodeksu karnego z 1969 roku, w wydanych przez Sąd Najwyższy wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, zdefiniowano pojęcie katastrofy w ruchu lądowym, przyjmując, że jest to „wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego”<sup>29</sup>.

W Kodeksie karnym z 1997 roku wyodrębniono rozdział XXI, w którym znalazły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w tym przestępstwo sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173 k.k.), sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu (art. 174 k.k.) oraz przygotowania do sprowadzenia katastrofy (art. 175 k.k.). Wcześniej, tj. w Kodeksie karnym z 1969 roku, przestępstwa te znajdowały się w rozdziale XX zatytułowanym *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym*.

#### **1.1.2.1. Przedmiot ochrony**

Zarówno w orzecznictwie, jak i w doktrynie prawa karnego nie budzi wątpliwości fakt, że przedmiotem ochrony typów czynów zabronionych ujętych w treści art. 173 k.k. jest życie i zdrowie człowieka oraz mienie wielkich rozmiarów. Niektórzy z przedstawicieli

---

<sup>27</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571).

<sup>28</sup> Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94).

<sup>29</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 roku, V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33, wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe.



doktryny uznają, iż dobra te stanowią jedynie uboczny przedmiot ochrony, a indywidualnym przedmiotem ochrony jest dla nich bezpieczeństwo powszechne<sup>30</sup>. Stanowisku temu może przeczyć fakt wyodrębnienia rozdziału XXI Kodeksu karnego poświęconego bezpieczeństwu w komunikacji. W doktrynie kwestią sporną jest jednak to, czy „bezpieczeństwo w komunikacji” stanowi autonomiczne dobro prawne i tym samym może być przedmiotem ochrony wskazanego wyżej przepisu<sup>31</sup>. Słuszny wydaje się pogląd, że pojęcie to jest jedynie zbiorczym określeniem dotyczącym wszystkich obiektów, które uczestniczą w ruchu i powinny podlegać ochronie przed zagrożeniami wynikającymi z tego ruchu<sup>32</sup>.

### 1.1.2.2. Podmiot czynu zabronionego

Opisane w art. 173 k.k. czyny częściowo mają charakter powszechny, a częściowo należą do tzw. przestępstw niewłaściwych z zaniechania.

W postaci działania może się ich dopuścić każdy podmiot (*delicta comunia*), a zatem osoba, która w chwili czynu była poczytalna i miała ukończone 17 lat (art. 10 § 1 k.k.). W przypadku czynów stypizowanych w treści art. 173 § 1 i 3 k.k., popełnionych przez osobę nieletnią, która jednak ukończyła 15. rok życia, będzie ona odpowiadała na zasadach określonych w ustawie karnej, gdy okoliczności sprawy i stopień rozwoju sprawcy, jego właściwości i warunki za tym przemawiają, a w szczególności wówczas, gdy stosowane wcześniej środki wychowawcze lub poprawcze okazały się względem niego bezskuteczne (art. 10 § 2 k.p.k.).

W formie zaniechania sprawca może dopuścić się owego czynu jedynie w przypadku, gdy jest gwarantem nienastąpienia skutku w postaci spowodowania katastrofy i zarazem był w stanie wykonać wymagane od niego w danej sytuacji działanie (art. 2 k.k.)<sup>33</sup>. Wówczas przestępstwo takie ma charakter indywidualny niewłaściwy<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks Karny. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2021, LEX nr 11296, teza 1; zob. także: A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 238.

<sup>31</sup> G. Bogdan, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część Szczególna. Tom II. Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa 2017, s. 483; podobnie: J. Lachowski, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] V. Konarska-Wrzošek (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 895; zob. także: M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art. 173...*, *op.cit.*, LEX nr 11296, teza 1; T. Razowski, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 334.

<sup>32</sup> S. Tarapata, *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Warszawa 2016, s. 103–104.

<sup>33</sup> R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 1014.

<sup>34</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 895.

Sprawcą przedmiotowego czynu może być nie tylko uczestnik komunikacji, lecz także osoba spoza kręgu uczestników ruchu. Tak więc podmiotem tego czynu może być prowadzący pojazd, pasażer, pieszy oraz każdy inny, kto wpływa niejako z zewnątrz na przebieg owej komunikacji<sup>35</sup>.

Ustawodawca w treści art. 173 k.k. wskazał wprost strefy, w których owa komunikacja podlega ochronie. Za ruch lądowy należy uznać ruch drogowy i kolejowy, odbywany zarówno na powierzchni, jak i pod powierzchnią ziemi (metro). Podobnie ruch wodny dotyczy przemieszczania się na i pod wodą. Ruch powietrzny stanowi zaś zmianę miejsca w przestrzeni powietrznej, lecz wydaje się, że obejmuje też przemieszczanie się statków powietrznych po ziemi, na przykład w czasie kołowania do startu lub dobiegu i kołowania w kierunku infrastruktury lotniskowej.

W kontekście ruchu lotniczego sprawcą przestępstwa z art. 173 k.k. może być więc nie tylko pilot naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, lecz także pasażer statku powietrznego, osoba, która bezprawnie wtargnęła na teren lotniska, operator drona bezprawnie wlatujący w obszar kontrolowany, osoba kierująca wiązką lasera w celu oślepienia pilota, osoba fizycznie niszcząca urządzenia lotniska (oświetlenie, oznakowanie, instalacje), jak również wpływająca na cyfrowe przetwarzanie danych niezbędnych dla jego funkcjonowania itp.

Z kręgu sprawców przestępstwa z art. 173 i 174 k.k. nie można wykluczyć konstruktorów pojazdów, projektantów lub wykonawców dróg, w tym mostów, wiaduktów, estakad, lecz także płyt lotniska, stacji paliwowych, lotniskowych systemów łączności itp. Działanie lub zaniechanie sprawcy jednego z wyżej wymienionych przestępstw musi być w takiej sytuacji związane z infrastrukturą drogową (dróg lądowych i wodnych), kolejową, portową lub lotniskową, której to szeroko pojęta „niesprawność” może spowodować katastrofę lub bezpośrednio niebezpieczeństwo jej zaistnienia.

### **1.1.2.3. Znamiona czynności sprawczej**

Znamię czasownikowe „sprowadza”, jakim posługuje się ustawodawca w art. 173 k.k., zawiera w swej treści zasadniczo każde zachowanie, które prowadzi do zaistnienia katastrofy. Jak już wspomniano, sprawca może wyczerpać znamiona przedmiotowego czynu zabronionego zarówno poprzez działanie, jak i zaniechanie działań wymaganych od niego dla zapobieżenia zaistnieniu skutku w postaci katastrofy.

---

<sup>35</sup> M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art. 173...*, *op.cit.*, LEX nr 11296, teza 5; K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Bydgoszcz 1997, s. 38–40.

Zachowanie sprawcy może przybrać formę jednostkowego działania lub zaniechania, ale może stanowić też konglomerat działań lub zaniechań realizowanych kolejno, w niewielkich odstępach czasu, powodujących pojedyncze skutki, które oceniane całościowo przybiorą finalnie postać katastrofy (art. 12 k.k.)<sup>36</sup>. Istotne jest to, aby ów konglomerat stanowił zasadniczo jeden czyn tego samego sprawcy.

Sprowadzenia katastrofy może dopuścić się pojedynczy sprawca, sprawcy działający wspólnie i w porozumieniu, tzw. sprawca kierowniczy (kierujący wykonaniem przestępstwa przez inną osobę) oraz tzw. sprawca polecający, czyli polecający osobie uzależnionej od siebie wykonanie przestępstwa (art. 18 § 1 k.k.). Oczywiście umyślne spowodowanie katastrofy może zostać popełnione również w formie pomocnictwa lub podżegania (art. 18 § 2 i 3 k.k.)<sup>37</sup>.

Analizując okoliczności zdarzenia mającego cechy katastrofy, należy niezwykle skrupulatnie oceniać zachowania wszystkich osób mogących mieć związek z jej zaistnieniem, bacząc na konieczność wykazania sprawcy związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy jego zachowaniem a skutkiem w postaci katastrofy w ruchu zagrożającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach<sup>38</sup>.

Poszczególne typy czynów zabronionych stypizowanych w treści art. 173 k.k. charakteryzują się znacznym zróżnicowaniem strony podmiotowej. W przepisie tym spenalizowano intencjonalny atak na chronione prawem dobra, co jest charakterystyczne dla przestępstw umyślnych, jak również wywołanie jedynie stanu zagrożenia dla objętych ochroną dóbr. Konsekwencją powyższego jest istotne zróżnicowanie odmian czynności wykonawczej zależnie od nastawienia sprawcy do czynu<sup>39</sup>.

W treści paragrafów 1 i 3 art. 173 k.k. stypizowano czyny o charakterze umyślnym dla zrealizowania znamion, których sprawca musi podjąć działania powodujące skutek w postaci spowodowania katastrofy. Umyślność może tu przybrać obie postacie zamiaru, tj. zamiaru bezpośredniego oraz ewentualnego<sup>40</sup>. W praktyce orzeczniczej, jak i w nauce prawa karnego, kwestią sporną jest możliwość występowania zamiaru ewentualnego u

---

<sup>36</sup> R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 1012; podobnie: J. Dąbrowski, *Odpowiedzialność za wielokrotne spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, „Paragraf na Drodze” 2014, nr 12, s. 13–14; zob. także: M. Małecki, *Niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym. Uwagi zasadnicze na tle pewnego przypadku*, „Paragraf na Drodze” 2015, nr 5, s. 38–39; R.A. Stefański, *Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym*, [w:] S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka (red.), *Granice kryminalizacji*, Olsztyn 2013, s. 195.

<sup>37</sup> R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173...*, *op.cit.*, s. 1014.

<sup>38</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1976 roku, I KR 64/76, OSNKW 1976, nr 6–7, poz. 91.

<sup>39</sup> G. Bogdan, *op.cit.*, s. 476.

<sup>40</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1974 roku, I KR 438/73, OSPiKA 1976, nr 4, poz. 72.

sprawcy będącego uczestnikiem ruchu<sup>41</sup>. Ma to wynikać z przekonania, że rzekomo nieracjonalne jest przyjęcie, iż sprawca niemający zamiaru spowodzenia katastrofy, miałby jednocześnie godzić się na jej zaistnienie, w tym na poważne skutki grożące w pierwszej kolejności właśnie jemu<sup>42</sup>. Argumentacja ta nie wydaje się jednak przekonująca, zwłaszcza że spowodzenie katastrofy przez uczestnika ruchu może wiązać się z różnego typu stopniem narażenia go na negatywne skutki swojego działania lub zaniechania, a ponadto – jak pokazuje praktyka – nierzadko sprawca katastrofy, choć zagrożony, wychodzi z niej bez szwanku<sup>43</sup>.

Przedstawiciele doktryny, uznający za znamię art. 173 k.k. naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu przyjmują, że warunkiem uznania winy umyślnej jest stwierdzenie umyślnego ich naruszenia przez sprawcę<sup>44</sup>. W przeciwnym wypadku, tj. gdy sprawca narusza zasady bezpieczeństwa w ruchu nieumyślnie, można mu przypisać jedynie spowodzenie katastrofy z winy nieumyślnej<sup>45</sup>. W tym miejscu warto zauważyć, że do znamion przestępstwa z art. 173 k.k. literalnie nie należy, jak w przypadku czynu zabronionego z art. 177 k.k., naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu. W kwestii tej w doktrynie są jednak prezentowane różne stanowiska<sup>46</sup>. Uznanie naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu za znamię przestępstwa spowodzenia katastrofy wydaje się niezgodne z gramatyczną i funkcjonalną wykładnią przepisu i może prowadzić do nieakceptowalnej konkluzji, że sprawcą tego przestępstwa mógłby być jedynie uczestnik ruchu. Nie zmienia to faktu, iż rzeczywiście naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu często stanowi istotę czynu sprawcy wyczerpującego znamiona przestępstwa z art. 173 k.k.<sup>47</sup> Sam fakt, że w treści wskazanego przepisu zostało stypizowane przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji świadczy o tym, że niezależnie od zachowania sprawcy powodującego zaistnienie katastrofy, zawsze będzie ono naruszało szeroko rozumiane zasady bezpieczeństwa rządzące ową komunikacją<sup>48</sup>.

---

<sup>41</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 roku, V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>42</sup> T. Razowski, *op.cit.*, s. 339; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 1974 roku, V KR 81/74, OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264.

<sup>43</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1974 roku, I KR 438/73, OSNPG 1974, nr 10, poz. 108, z głosem K. Buchały, OSPiKA 1976, z. 4, poz. 72.

<sup>44</sup> R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998, s. 241; R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173...*, *op.cit.*, s. 1015.

<sup>45</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 1974 roku, V KR 81/74, OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264.

<sup>46</sup> M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art. 173...*, *op.cit.*, LEX nr 11296, teza 2; J. Piórkowska-Flieger, *Komentarz do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 473; J. Lachowski, *op.cit.*, s. 898; zob. także: R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173...*, *op.cit.*, s. 1013.

<sup>47</sup> W. Mąciór, *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, Kraków 1968, s. 32.

<sup>48</sup> R.A. Stefański, *Komentarz do art. 173...*, *op.cit.*, s. 1013.

Przyjmując daną kwalifikację prawną, odnoszącą się do czynu zarzucanego sprawcy, należy wykazać daną formę winy<sup>49</sup>. Za przyjęciem, że sprawca sprowadzający katastrofę działał w warunkach zamiaru ewentualnego może przemawiać stwierdzenie, że w chwili czynu miał on świadomość poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu oraz znacznego prawdopodobieństwa wystąpienia skutku w postaci zaistnienia katastrofy. Nie bez znaczenia dla oceny zachowania sprawcy jest również motyw, jakim kierował się, podejmując działania sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa<sup>50</sup>.

Zamiar bezpośredni szczególnie jaskrawo manifestowany jest w przypadkach sabotażu, zamachów terrorystycznych, działań osób z zaburzeniami psychicznymi, samobójców<sup>51</sup>. Czyny takie stanowią jedynie margines sytuacji, z jakimi można zetknąć się w praktyce. Zdecydowana większość zachowań sprawców przestępstw z art. 173 k.k. to kierujący pojazdami naruszający reguły ostrożnego postępowania, głównie reguły bezpieczeństwa w komunikacji. Są to normy o zróżnicowanym charakterze, poczynając od norm prawnych różnej rangi, przez normy postępowania wynikające z szeroko pojętych norm współżycia czy też zwyczaju, dalej przez zasady rozsądku, aż na doświadczeniu życiowym kończąc<sup>52</sup>. Wszystkie wymienione normy regulują zasady korzystania ze stref ruchu.

Regulacje ustawowe odnoszące się do ruchu lądowego, wodnego i powietrznego zostały zawarte przede wszystkim odpowiednio w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym<sup>53</sup>, Ustawie z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo wodne<sup>54</sup> oraz Ustawie z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze. Ponadto kwestie bezpieczeństwa ruchu we wszystkich wskazanych wyżej strefach ruchu regulują akty prawa międzynarodowego. Celem ustanowienia zawartych między innymi w wyżej wymienionych aktach prawnych zasad bezpieczeństwa jest zminimalizowanie zagrożeń towarzyszących uczestnictwu w ruchu.

Naruszenie reguł ostrożności powinno być oceniane z uwzględnieniem wielu elementów związanych zarówno z warunkami panującymi w ruchu, pojazdami w nim uczestniczącymi, jak i osobami je prowadzącymi. Żadne regulacje nie obejmą wszystkich

---

<sup>49</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 1980 roku, II KR 189/80, niepubl.

<sup>50</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia...*, *op.cit.*, s. 66.

<sup>51</sup> J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 133; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 1974 roku, V KR 81/74, OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264; uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 roku, V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>52</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 stycznia 2000 roku, II KKN 419/97, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 6, poz. 4; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 kwietnia 2000 roku, II KKN 559/97, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 9, poz. 7.

<sup>53</sup> T.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 450 ze zm.

<sup>54</sup> T.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 624 ze zm.

możliwych okoliczności, jakie mogą zaistnieć w ruchu, dlatego też przepisy nie zawsze określają zachowanie uczestnika ruchu w sposób precyzyjny. Jak wynika z ugruntowanego orzecznictwa oraz poglądów przedstawicieli doktryny, kierujący pojazdem „ma obowiązek nie tylko prowadzić pojazd zgodnie z obowiązującymi nakazami i zakazami, lecz winien on także prowadzić pojazd w sposób rozważny i ostrożny”<sup>55</sup>.

Finalnie ocena zachowania sprawcy będzie zależeć od porównania jego zachowania do zachowania wzorcowego kierowcy, kapitana statku lub pilota. Poziom doświadczenia w kierowaniu danym pojazdem może mieć wpływ jedynie na wymiar kary<sup>56</sup>.

Na marginesie warto zwrócić uwagę, że w treści art. 175 k.k. ustawodawca przewidział karalność przygotowania jako formy stadialnej przestępstwa z art. 173 § 1 k.k.

#### **1.1.2.4. Skutek**

Przestępstwo spowodowania katastrofy ma charakter skutkowy. Zgodnie z treścią art. 173 k.k. odpowiedzialność karna za spowodowanie katastrofy jest nierozdzielnie związana z zaistnieniem skutku w postaci konkretnego zdarzenia mającego miejsce w komunikacji i kwalifikowanego poprzez realne niebezpieczeństwo grożące życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach<sup>57</sup>. Skutkiem jest więc również stworzenie stanu zagrożenia dla wskazanych wyżej dóbr, które może doprowadzić do następstwa w postaci śmierci lub uszczerbku na zdrowiu wielu osób<sup>58</sup>. Niektórzy przedstawiciele doktryny wskazują, że niebezpieczeństwo grożące życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach musi być też bezpośrednie, lecz pogląd ten nie znajduje uzasadnienia w literalnej wykładni art. 173 § 1 k.k.<sup>59</sup>

W przypadku dodatkowego wystąpienia narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu należałoby rozważyć zastosowanie kumulatywnej kwalifikacji prawnej czynu z uwzględnieniem art.

---

<sup>55</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1983 roku, IV KR 113/83, OSNPG 1984, nr 4, poz. 24.

<sup>56</sup> Por. zwłaszcza wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1975 roku, V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160.

<sup>57</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 897; J. Piórkowska-Flieger, *op.cit.*, s. 473; podobnie: A. Ważny, *Znamiona przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym*, „Paragraf na Drodze” 2014, nr 11, s. 29.

<sup>58</sup> W. Wróbel, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7, s. 55.

<sup>59</sup> G. Bogdan, *op.cit.*, s. 476.

160 § 1 lub 3 k.k., w zależności od objęcia przez sprawcę zamiarem owej bezpośredniości narażenia<sup>60</sup>.

Należy wskazać, że sprowadzenie katastrofy w rozumieniu art. 173 § 1 k.k. nie może polegać jedynie na bezpośrednim i konkretnym niebezpieczeństwie jej zaistnienia, wówczas bowiem mielibyśmy do czynienia z realizacją znamion przestępstwa z art. 174 k.k.<sup>61</sup>

W doktrynie dostrzegalne jest również stanowisko, że sprawca przestępstwa z art. 173 k.k. może ponieść odpowiedzialność za spowodowanie skutku, gdy jego zachowanie było jednocześnie „bezpośrednią i wystarczającą przyczyną jego zaistnienia”<sup>62</sup>.

W orzecznictwie podnosi się także, że dla zaistnienia katastrofy oprócz poważnej szkody konieczne jest zaistnienie powszechnego zagrożenia o niedających się przewidzieć rozmiarach i zasięgu<sup>63</sup>.

W tym miejscu należy wskazać, że w praktyce najwięcej problemów przysparza rozgraniczenie pomiędzy znamionami wypadku komunikacyjnego a znamionami katastrofy w komunikacji. W doktrynie przyjęło się, że różnice dzielące oba typy czynów zabronionych mają zasadniczo charakter ilościowy. Pamiętać jednak należy, że przedmiotem ochrony art. 177 k.k., w którym stypizowano czyn zabroniony polegający na spowodowaniu wypadku komunikacyjnego, są życie i zdrowie człowieka, a art. 173 k.k. również mienie w wielkich rozmiarach. Powyższe czyni zasadne odrzucenie – dostrzegalnej w literaturze – koncepcji traktowania katastrofy jedynie jako „wielkiego wypadku komunikacyjnego”<sup>64</sup>.

W praktyce jednak decydujące znaczenie dla rozgraniczenia wypadku komunikacyjnego od katastrofy będzie mieć przede wszystkim liczba osób zagrożonych działaniem sprawcy. W orzecznictwie i doktrynie prawa karnego kwestia wskazania konkretnej liczby jest przedmiotem licznych polemik<sup>65</sup>. Spór potęguje brak jakichkolwiek przesłanek normatywnych jego rozstrzygnięcia.

Aktualnie dominują dwa rywalizujące ze sobą poglądy. Jeden wskazuje na grupę sześciu osób zagrożonych, drugi – wynikający z przeciwstawienia sobie znaczeń pojęć „wielu” i „kilku” (kilka oznacza liczbę pomiędzy 3 a 9) – optujący za przyjęciem grupy

---

<sup>60</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 897.

<sup>61</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 413.

<sup>62</sup> T. Razowski, *op.cit.*, s. 339.

<sup>63</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1973 roku, III KR 172/73, OSNKW 1974, nr 1, poz. 10; a także: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 1972 roku, V KRN 544/71, LEX nr 21454; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1980 roku, IV KR 87/80, OSPiKA 1980, nr 12, poz. 234.

<sup>64</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 29 i n.; G. Bogdan, *op.cit.*, s. 478.

<sup>65</sup> K. Janczukowicz, *Pojęcie „wielu osób” jako znamię przestępstwa*, LEX/el. 2015.

co najmniej dziesięciu potencjalnych ofiar<sup>66</sup>. Drugie z zaprezentowanych stanowisk słusznie zyskuje coraz częstsze uznanie w orzecznictwie i doktrynie<sup>67</sup>. Należy przyjąć, że najlepiej odpowiada ono logiczno-językowej wykładni analizowanego przepisu.

Powoli przestaje być aktualna koncepcja wskazująca nie na konkretną liczbę ofiar zagrożonych sprowadzonym przez sprawcę niebezpieczeństwem, lecz na nieokreśloność owej liczby potencjalnych pokrzywdzonych<sup>68</sup>. Niemniej jednak należy odnotować stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w postanowieniu z dnia 11 stycznia 2017 roku, prezentujące pogląd, że znamię wielości osób ma charakter ocenny i nie należy go zawsze interpretować jako odnoszącego się do konkretnej liczby większej niż „kilka”<sup>69</sup>. Postanowienie to zostało poddane słusznej krytyce. W licznych głosach krytycznych słusznie wskazano na niezwykle ważny, w tym przypadku, aspekt gwarancyjny ustalenia konkretnej liczby odpowiadającej znamieniu „wiele”<sup>70</sup>.

W tym miejscu należy podkreślić, że fakt odwołania się w art. 173 k.k. do zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób powoduje, iż poza zakresem penalizacji pozostają działania sprawcy grożące potencjalnym ofiarom jedynie nastąpieniem obrażeń nieskutkujących naruszeniem czynności narządu ciała lub rozstrojem zdrowia w rozumieniu art. 157 k.k. Nie zmienia to faktu, iż w treści art. 173 k.k. znamieniem pozostaje niebezpieczeństwo powstania obrażeń. Nie jest więc wykluczone, że w danej

---

<sup>66</sup> J. Piórkowska-Flieger, *op.cit.*, s. 472–473; M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art. 173...*, *op.cit.*, LEX nr 11296, teza 4; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 1972 roku, V KRN 209/72, OSNKW 1972, nr 10, poz. 158; podobnie: K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 66; R.A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 10, s. 49–50.

<sup>67</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 16 października 2013 roku, II AKa 305/13, LEX nr 1392144; wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 13 czerwca 2017 roku, II AKa 129/17, LEX nr 2344210; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 5 lipca 2018 roku, II AKa 104/18, LEX nr 2547712; zob. także: wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 12 września 2013 roku, II AKa 157/13, LEX nr 1369244; wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 lipca 2013 roku, II AKa 117/13, LEX nr 1369352; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2012 roku, III KK 333/11, niepubl; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1970 roku, IV KR 32/70, OSNPG 1970, nr 9–10, poz. 125; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko...*, *op.cit.*, s. 66; R.A. Stefański, *Wypadek w komunikacji...*, *op.cit.*, s. 49–50; K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12, s. 10.

<sup>68</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1973 roku, III KR 172/73, OSNKW 1974, nr 1, poz. 10.

<sup>69</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 roku, III KK 196/16, OSNKW 2017, nr 5, poz. 25.

<sup>70</sup> M. Klonowski, *Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2018, nr 2, s. 153–164; M. Kulik, *O wykładni znamienia „wiele osób” z art. 163 § 1 k.k. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Palestra” 2017, nr 11, s. 92–95; S. Łagodziński, *Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Prokuratura i Prawo” 2018, nr 3, 125–133; K. Siwek, *Wykładnia znamienia „wiele osób” na tle art. 163 § 1 k.k., znamię opisowe, wykładnia językowa prawa karnego. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, OSP 2019, nr 4, s. 62–76; zob. także: M. Małecki, *Prawo karne, pojęcie „wiele osób” jako znamię przestępstwa z art. 163 § 1 Kodeksu karnego, znamię ocenne, zasady wykładni prawa karnego. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, OSP 2018, nr 3, s. 45–62.



sytuacji dojdzie do spowodowania obrażeń niekwalifikujących się jako naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, lecz charakter zdarzenia powodował, iż istniało realne niebezpieczeństwo wystąpienia poważniejszych obrażeń. W takiej sytuacji będzie zasadne – oczywiście po stwierdzeniu zaistnienia pozostałych znamion – przyjęcie kwalifikacji z art. 173 k.k. Niektórzy przedstawiciele doktryny sugerują również przyjęcie w takiej sytuacji kumulatywnej kwalifikacji prawnej czynu z przepisem określającym właściwy uszczerbek na zdrowiu<sup>71</sup>.

Innym problematycznym znamieniem czynu zabronionego z art. 173 k.k. jest „mieniem w wielkich rozmiarach”<sup>72</sup>. Z uwagi na użyte sformułowanie, wyraźnie różniące je od pojęcia „mienienia wielkiej wartości” zdefiniowanego w art. 115 § 6 k.k., zarówno w orzecznictwie, jak i doktrynie dominuje pogląd, iż „mieniem w wielkich rozmiarach” jest rzecz lub zbiór rzeczy o znacznych gabarytach<sup>73</sup>. W doktrynie istnieje również pogląd, że oceny, czy mamy do czynienia z mieniem w wielkich rozmiarach, należy dokonywać przez pryzmat takich czynników jak „rozległe wymiary przestrzenne” owego mienia, wartość mienia wyrażoną w pieniądzu, „istotną wartość użytkową mienia i jego duże znaczenie dla pokrzywdzonego” czy też „dużą liczbę zagrożonych przedmiotów majątkowych”, przy czym czynniki te nie muszą występować łącznie. Co więcej, możliwe jest stwierdzenie wyczerpania przez sprawcę znamienia „mienienia w wielkich rozmiarach” w sytuacji wystąpienia nawet tylko jednego z nich<sup>74</sup>.

Wykładnia logiczno-językowa, w powiązaniu z domniemaniem racjonalności ustawodawcy, prowadzi do wniosku, iż w treści art. 173 § 1 k.k., nie bez przyczyny użyto sformułowania „w wielkich rozmiarach”. Powyższe powoduje, że nie powinno się utożsamiać tego pojęcia z pojęciem „mienienia wielkiej wartości” (art. 115 § 6 k.k.)<sup>75</sup>. Nie wyklucza to jednak traktowania wartości mienia określonych ustawowo w treści art. 115 § 6 i 7 k.k. jako wielkości orientacyjnych<sup>76</sup>.

W nauce prawa karnego wyrażony został również pogląd akcentujący jaskrawą sprzeczność takiej interpretacji z systemową definicją mienia z art. 44 k.c. oraz

---

<sup>71</sup> G. Bogdan, *op.cit.*, s. 480.

<sup>72</sup> Znamię to znajduje się również w treści art. 163 § 1, 165 § 1, 171 § 1, 172 k.k.

<sup>73</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 898; uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 roku, I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24, z glosami O. Górniok, *Glosa do uchwały SN z dnia 19 lutego 2003 r.*, I KZP 49/02, OSP 2003, nr 11, poz. 146 oraz M. Karpow, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r.*, sygn. I KZP 49/02, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr 1, poz. 112–118; zob. także: G. Bogdan, *op.cit.*, s. 479.

<sup>74</sup> J. Kulesza, *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 8 października 1993 roku*, II AKA 133/98, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 9, s. 77–83.

<sup>75</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 897; R.A. Stefański, *Pojęcie „mienienia w wielkich rozmiarach” w kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 5, s. 129–133 i cyt. tam literatura oraz orzecznictwo Sądu Najwyższego.

<sup>76</sup> J. Kulesza, *Glosa...*, *op.cit.*, s. 77–83.

sugerujący przy wykładni art. 173 k.k. konieczność odwołania się *per analogiam* do pojęcia „mienia wielkiej wartości”<sup>77</sup>. Pogląd ten słusznie nie spotkał się z szerszą aprobatą.

W literaturze podkreśla się również aspekt powszechności szkody, której zasięg i rozmiary są nieprzewidywalne<sup>78</sup>. Na powyższe ma wskazywać, identyczne jak w art. 163 § 1 k.k., określenie zagrożonych dóbr<sup>79</sup>.

Wydaje się, że opisane powyżej trudności interpretacyjne w zakresie znamion czynu zabronionego z art. 173 k.k. nie wymagają zmiany treści wyżej wymienionego przepisu, ponieważ mogą zostać z powodzeniem usunięte w wyniku zaproponowanej wykładni.

#### **1.1.2.5. Znamiona strony podmiotowej**

Artykuł 173 k.k. zawiera łącznie cztery paragrafy różniące się elementami strony podmiotowej. Zachowanie opisane w art. 173 § 1 k.k. cechuje umyślność w formie zamiaru bezpośredniego, ewentualnego i quasi-ewentualnego<sup>80</sup>. Zamiarem tym powinny być objęte przez sprawcę wszystkie znamiona danego typu, w tym zagrożenie dóbr prawnych objętych ochroną przedmiotowego przepisu<sup>81</sup>.

Zdecydowanie częściej dochodzi jednak do czynów polegających na nieumyślnym spowodowaniu katastrofy, stypizowanych w treści art. 173 § 2 k.k. Wówczas sprawcy nie sposób przypisać woli spowodowania katastrofy lub tego, że wolą tą obejmował zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach. Nieumyślne spowodowanie katastrofy charakteryzuje się zazwyczaj naruszeniem przez sprawcę reguł ostrożności rządzących ruchem w danej strefie lub zaniedbaniem stanu technicznego<sup>82</sup>. Nieumyślność, w zależności od wystąpienia elementu intelektualnego, może przybrać formę świadomą lub nieświadomą.

W art. 173 § 3 i 4 k.k. mamy z kolei do czynienia z typami kwalifikowanymi przez następstwa oraz z tzw. winą kombinowaną (przestępstwo umyślno-nieumyślne). Sprawca wyczerpujący znamiona czynu z § 3 umyślnie spowoduje katastrofę, a nieumyślnym

---

<sup>77</sup> G. Bogdan, *op.cit.*, s. 479.

<sup>78</sup> R. Góral, *op.cit.*, s. 242.

<sup>79</sup> R.A. Stefański, *Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym*, [w:] S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka (red.), *Granice kryminalizacji*, Olsztyn 2013, s. 195.

<sup>80</sup> Zachodzi (zamiar quasi-ewentualny) w przypadku sprawcy spowodującego katastrofę z zamiarem bezpośrednim, przewidującego i godzącego się na spowodowanie zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób bądź mienia w wielkich rozmiarach.

<sup>81</sup> T. Razowski, *op.cit.*, s. 339; E. Szwedek, *Sporządzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, „Problemy Praworządności” 1974, nr 6, s. 25.

<sup>82</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 roku, III KK 345/16, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2017, nr 4, poz. 5, KZS 2017, nr 5, poz. 19, LEX nr 2242366.

następstwem jego zachowania jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób. Pojęcie ciężkiego uszczerbku należy interpretować zgodnie z treścią art. 156 § 1 k.k. jako pozbawienie człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, spowodowanie ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej, choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej albo znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała (art. 156 § 1 k.k.). Oczywiście dla przypisania sprawcy realizacji znamion tego czynu konieczne jest wykazanie, że wyżej wymienione następstwa przewidywał albo mógł je przewidzieć.

Paragraf 4 omawianego artykułu zawiera identyczne następstwa czynu polegającego na nieumyślnym spowodowaniu katastrofy.

Oba wskazane wyżej czyny z § 3 i 4 różnią się więc jedynie stroną podmiotową.

#### **1.1.2.6. Zbieg przepisów ustawy**

Przykładami czynów zabronionych związanych z lotnictwem, których zaistnienie powoduje konieczność wszczęcia postępowania przygotowawczego, są: spowodowanie katastrofy w ruchu powietrznym (art. 173 k.k.), spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa jej nastąpienia (art. 174 k.k.) lub przygotowanie do jej spowodowania (art. 175 k.k.), wypadek w ruchu powietrznym (art. 177 k.k.), prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego w ruchu powietrznym (art. 178a k.k.), dopuszczenie do prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu powietrznym (art. 179 k.k.) oraz pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.), lecz także niewykonywanie poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z bezpieczeństwem lotu (art. 211 ust. 1 pkt 7 pr.lot.), wykonanie lotu próbnego, akrobacyjnego nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności (art. 211 ust. 1 pkt 9 pr.lot.) czy też emitowanie wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować olśnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty i w rezultacie stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub zdrowia załogi i pasażerów na jego pokładzie (art. 211 ust. 1 pkt 9 pr.lot.)<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 1.3.1 niniejszej pracy.

Realizując poszczególne czynności dowodowe w toku śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej, organ procesowy powinien mieć również na uwadze możliwość występowania realnego zbiegu wyżej wskazanych przepisów.

Warto podkreślić, że przypadku objęcia zamiarem przez sprawcę przestępstwa z art. 173 § 1 k.k. następstw w postaci śmierci wielu osób lub obrażeń ciała skutkujących naruszeniem czynności narządu ciała lub rozstrojem zdrowia w kwalifikacji prawnej czynu powinny zostać wskazane właściwe przepisy rozdziału XIX Kodeksu karnego<sup>84</sup>. Istnieje również możliwość zbiegu art. 173 k.k. z art. 177 k.k. w szczególności, gdy spowodowana katastrofa zagrażała mieniu w wielkich rozmiarach, a obrażeń ciała doznało niewiele osób<sup>85</sup>. Podobnie możliwe jest zaistnienie zbiegu realnego przepisów art. 173 i 355 k.k.<sup>86</sup> W przypadku sprowadzania katastrofy przez sprawcę będącego uczestnikiem ruchu prowadzącym pojazd w stanie nietrzeźwości zasadne będzie zastosowanie kumulatywnej kwalifikacji prawnej czynu z art. 178a k.k. Nie można również wykluczyć zbiegu art. 173 k.k. z art. 288 k.k., jeżeli zamiarem sprawcy było zniszczenie rzeczy<sup>87</sup>.

Zasadniczo zbieg art. 173 § 2 k.k. z art. 174 § 1 k.k. będzie mieć charakter zbiegu niewłaściwego, niemniej jednak w sytuacji umyślnego sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy i nieumyślnego jej zaistnienia należy rozważyć przyjęcie kumulatywnej kwalifikacji prawnej czynu<sup>88</sup>.

Za możliwy należy uznać również zbieg przepisów art. 173 § 4 k.k. z art. 174 § 1 k.k.<sup>89</sup>

W przypadku katastrofy lotniczej należy również pamiętać o możliwości zaistnienia realnego zbiegu art. 173 k.k. z przepisami karnymi zawartymi w treści artykułów 211 i 212 pr.lot.<sup>90</sup>

#### **1.1.2.7. Wyłączenie karalności za czyny nieumyślne**

Na mocy art. 16 ust. 6 rozporządzenia 376/2014 – „bez uszczerbku dla mającego zastosowanie krajowego prawa karnego” – państwa członkowskie UE zostały zobligowane do powstrzymywania się od wszczynania postępowań dotyczących

---

<sup>84</sup> M. Budyn-Kulik, *Komentarz aktualizowany do art.173...*, *op.cit.*, LEX nr 11296, teza 10.

<sup>85</sup> G. Bogdan, *op.cit.*, s. 482.

<sup>86</sup> J. Lachowski, *op.cit.*, s. 899.

<sup>87</sup> T. Razowski, *op.cit.*, s. 341.

<sup>88</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 1971 roku, I KR 63/71, OSP 1972, z. 5, s. 83.

<sup>89</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2007 roku, II AKa 407/06, KZS 2007, z. 7–8, poz. 81.

<sup>90</sup> J. Walulik, *Komentarz do art. 211 i 212*, [w:] M. Żylicz (red.): *Prawo lotnicze. Komentarz...*, *op.cit.*, s. 927–948.

nieumyślnych lub niezamierzonych naruszeń prawa, o których właściwe organy dowiedziały się jedynie dlatego, że zostały one zgłoszone zgodnie z art. 4 i 5 rozporządzenia.

Celem realizacji wskazanego zobowiązania, na mocy Ustawy z dnia 14 grudnia 2018 roku o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw<sup>91</sup>, do wyżej wymienionego aktu normatywnego wprowadzono art. 212a stanowiący, że nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII ustawy pr.lot. oraz w art. 174 § 2 k.k., a także za wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII ustawy pr.lot., z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a pr.lot. zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c pr.lot., lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu.

Organami niejako odpowiedzialnymi za wykonanie art. 16 ust. 6 rozporządzenia 376/2014 są organy odpowiedzialne za prowadzenie postępowania karnego (art. 311 i 312 k.p.k.)<sup>92</sup>.

W przypadku zaistnienia sytuacji opisanej we wprowadzonym przepisie organy postępowania karnego na mocy art. 17 § 1 pkt 4 k.p.k. są zobowiązane do niewszczynania postępowania (np. odmowy wszczęcia śledztwa lub dochodzenia), a w przypadku jego wszczęcia przed ujawnieniem się przesłanki z art. 212a pr.lot. – do jego umorzenia.

Mając na uwadze ograniczenia w dostępie do informacji o raportowanych zdarzeniach lotniczych w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń znajdujących się w bazie danych prowadzonej przez Prezesa ULC, przed wydaniem decyzji procesowej wydaje się zasadne zasięgnięcie od niego informacji w zakresie niezbędnym do ustalenia przesłanek wyłączających możliwość prowadzenia postępowania karnego (art. 135b ust. 1 pr.lot.)<sup>93</sup>. Mechanizm uzyskania od Prezesa ULC tego rodzaju informacji został zawarty w treści § 3 ust. 4 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK, zgodnie z którym Prezes ULC na żądanie prokuratora w terminie 14 dni przedstawia pisemne stanowisko co do zaistnienia przesłanek wyłączających ochronę osób związanych ze zgłoszeniem (art. 16 ust. 10 rozporządzenia 376/2014).

---

<sup>91</sup> Dz.U. z 2019 r., poz. 235.

<sup>92</sup> Druk Sejmu RP VIII kadencji nr 2988 – <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2988> (dostęp: 14.09.2020 r.).

<sup>93</sup> Wśród podmiotów upoważnionych do ubiegania się o dostęp do informacji, wymienionych w treści Załącznika II do rozporządzenia 376/2014 brak organów procesu karnego – A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 135(b) ustawy - Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, LEX nr 10326.

Wprowadzenie art. 212a do Prawa lotniczego należy ocenić jako istotny, aczkolwiek niewystarczający krok mający na celu wprowadzenie zasad *just culture* do polskiego porządku prawnego<sup>94</sup>.

Podsumowując powyższe rozważania, należy przyjąć, że katastrofą lotniczą jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch powietrzny prowadzony zarówno w przestrzeni powietrznej, jak i na ziemi, w czasie związanego z lotem przemieszczania się statku powietrznego, skutkujące co najmniej konkretnym i realnym stanem zagrożenia dla minimum 10 osób albo mienia w postaci rzeczy lub ich zbioru o znacznych rozmiarach.

## 1.2. Charakter i skala problemu

### 1.2.1. Rys historyczny – statystyki zdarzeń lotniczych

Od zarania lotnictwa dochodziło do wypadków, przestrzeń powietrzna nie jest bowiem naturalnym środowiskiem człowieka, a przemieszczanie się w niej jest związane z szeregiem niebezpieczeństw.

Wielu śmiałków podejmowało jednak starania, aby wzbić się w powietrze. Jednym z pierwszych, odnotowanych w kronikach, był angielski benedyktyn Oliver, który w 1060 roku miał dokonać, przy użyciu przymocowanych do ciała sztucznych skrzydeł, pierwszego lotu o długości około 100 jardów. Ów lot miał zakończyć się połamaniem nóg przez śmiałka. W 1161 roku nieznany z imienia Saracen usiłował oblecieć hipodrom przy użyciu długiej, białej szaty, związanej w taki sposób, aby mogła chwycać powietrze. Skok z dużej wysokości zakończył się śmiercią śmiałka<sup>95</sup>.

Późniejsze odnotowane próby wzbicia się w powietrze były związane z rozwojem baloniarstwa. Czołowym pionierem tej dziedziny lotnictwa był Francuz – Pilatre de Rozier, który jako pierwszy (wraz z markizem Laurentem d'Arlandes) wzbił się w dniu 21 listopada 1783 roku balonem napełnionym rozgrzanym powietrzem<sup>96</sup>. Śmiałek ten zginął jednak w wypadku 15 czerwca 1785 roku w czasie próby przelotu balonem nad kanałem La Manche<sup>97</sup>.

Wynalezienie balonu i umożliwienie w ten sposób ludziom wkroczenie w przestrzeń powietrzną stało się inspiracją dla innych śmiałków, w tym pioniera

---

<sup>94</sup> Szerzej na temat zasad *just culture*: Eurocontrol – <https://www.eurocontrol.int/publication/just-culture-policy> (dostęp: 02.09.2020 r.); J. Walulik, *Zasady just culture w badaniu wypadków i incydentów lotniczych*, „Kontrola Państwowa” 2011, nr 341, s. 100–103; S. Dekker, *Just culture. Balancing safety and accountability*, Brisbane 2012.

<sup>95</sup> E. Malak, *Samolot dzieło człowieka*, Wrocław 1993, s. 26.

<sup>96</sup> *Ibidem*, s. 28.

<sup>97</sup> *Ibidem*, s. 32.

szybownictwa, Anglika sir George'a Cayleya. Ten znakomicie wykształcony przedstawiciel arystokratycznego rodu i zarazem wnikliwy obserwator natury doszedł do wniosku, że kluczem do stworzenia maszyny latającej podobnej do ptaków jest rezygnacja z koncepcji ruchomych skrzydeł. Ów wizjoner i konstruktor amator przewidział rozwój lotnictwa na ponad 100 lat przed pierwszym lotem samolotu braci Wright, a od 1804 roku przeprowadzał coraz bardziej udane próby lotu szybowców swojej konstrukcji<sup>98</sup>. Choć za ojca szybownictwa uznano innego konstruktora – Niemca Ottona Lilienthala, osiągnięcia sir George'a Cayleya stały się istotnymi podwalinami do budowy pierwszego samolotu.

Otto Lilienthal rozpoczął prace nad szybowcem w latach 60. XIX wieku. Jego konstrukcje przelatywały początkowo kilka metrów, aby po wielu modyfikacjach utrzymywać się wraz z pilotem około 250–300 m. Otto Lilienthal zginął w wypadku swojej maszyny 9 sierpnia 1896 roku<sup>99</sup>.

Pierwszy udany lot samolotu braci Wright odbył się 17 grudnia 1903 roku, a pierwszy, tragiczny w skutkach wypadek z udziałem samolotu nastąpił już w 1908 roku. W czasie pokazowego lotu kolejnego samolotu braci Wright doszło do przecięcia linki przez śmigło. Samolot runął na ziemię. Zdarzenie to zakończyło się śmiercią pasażera<sup>100</sup>.

W pierwszych latach rozwoju lotnictwa liczba ofiar systematycznie rosła. W 1909 roku – były to 3 ofiary śmiertelne, w 1910 – 30, w 1911 – 70, w 1912 – 143, a rok później (1913) – ponad 200<sup>101</sup>.

W czasie I wojny światowej (1914–1918)  $\frac{4}{5}$  strat osobowych w lotnictwie to ofiary wypadków lotniczych. W II wojnie światowej (1939–1945) i w czasie wojny koreańskiej (1950–1953) 55% strat w lotnictwie było wynikiem wypadków lotniczych. Podobnie, ponieważ 50% strat w lotnictwie, pochłonęły wypadki w wojnie o Falklandy (Malwiny) (1982)<sup>102</sup>.

Statystyki te dają jasno do zrozumienia, jak ważna jest dla rozwoju lotnictwa poprawa bezpieczeństwa, oraz czemu ma ona znaczenie priorytetowe.

Lotnictwo od wielu lat przeżywa dynamiczny rozwój. Od początku XX wieku zaczęto powszechnie dostrzegać potencjał transportu lotniczego. W kolejnych latach podjęto szereg działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie, czego

---

<sup>98</sup> *Ibidem*, s. 44.

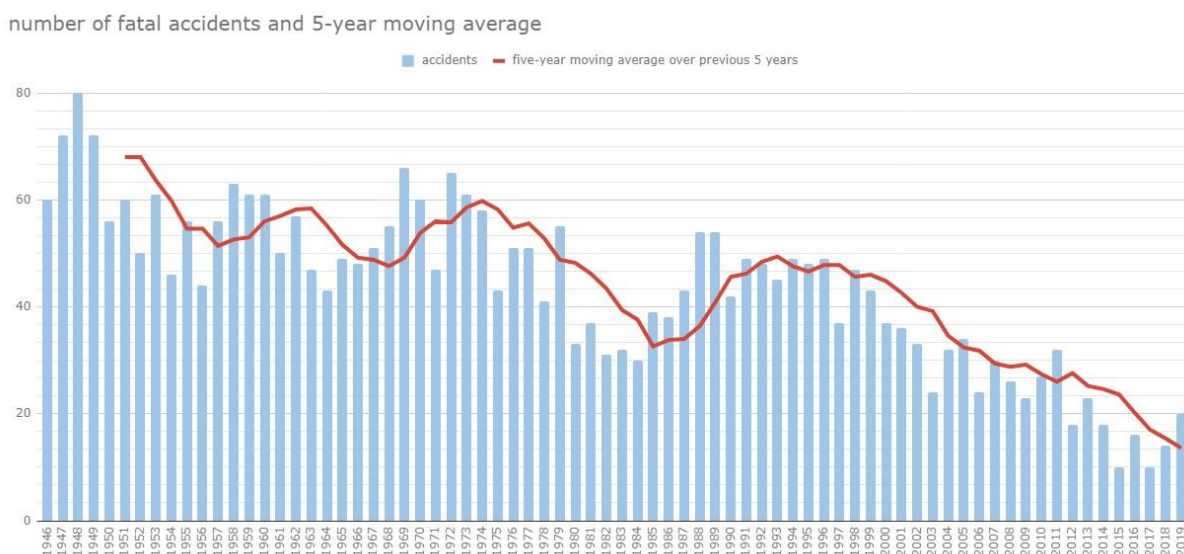
<sup>99</sup> *Ibidem*, s. 48–49.

<sup>100</sup> Thomas Selfridge – <https://www.nationalaviation.org/our-enshrinees/selfridge-thomas-etholen/> (dostęp: 02.01.2022 r.).

<sup>101</sup> R. Maksel, *After Thomas Selfridge* – <https://www.smithsonianmag.com/air-space-magazine/after-It-thomas-selfridge-180975437/> (dostęp: 02.01.2022 r.).

<sup>102</sup> Szerzej na ten temat: Ł.M. Nadolski, *Falklandy 1982. Operacje lotnicze*, Gdańsk 2011.

efektem jest fakt, że od 1997 roku liczba ofiar wypadków w lotnictwie komunikacyjnym na świecie zasadniczo systematycznie maleje.



**Wykres 1.** Liczba wypadków śmiertelnych w latach 1946–2019

**Źródło:** Aviation Safety Network – <https://aviation-safety.net/graphics/infographics/Fatal-Accidents-Per-Year-1946-2019.jpg> (dostęp: 18.01.2021 r.)

W 2013 roku, jednym z najbardziej bezpiecznych w historii nowoczesnego lotnictwa komunikacyjnego, w katastrofach lotniczych zginęło 265 osób. W zestawieniu z liczbą osób, które poniosły śmierć w wypadkach samochodowych – w 2013 roku szacowaną na około 1 300 000 – liczba ta wydaje się stosunkowo niewielka<sup>103</sup>. Z kolei w 2014 roku w 21 katastrofach lotniczych zginęło łącznie 990 osób, przy czym ponad połowa z nich to ofiary dwóch malezyjskich Boeingów 777<sup>104</sup>. Rok 2015 to 16 katastrof lotniczych z 560 ofiarami śmiertelnymi. W 2016 roku w lotnictwie komunikacyjnym doszło do 19 katastrof lotniczych, w których zginęło łącznie 325 osób. Rok 2017 dotychczas był rokiem najbezpieczniejszym w lotnictwie komunikacyjnym. W 10 katastrofach zginęły łącznie 44 osoby. Rok 2018 niestety nie był już równie udany pod tym względem, ponieważ w roku tym doszło do 15 katastrof, w których zginęło 556 osób.

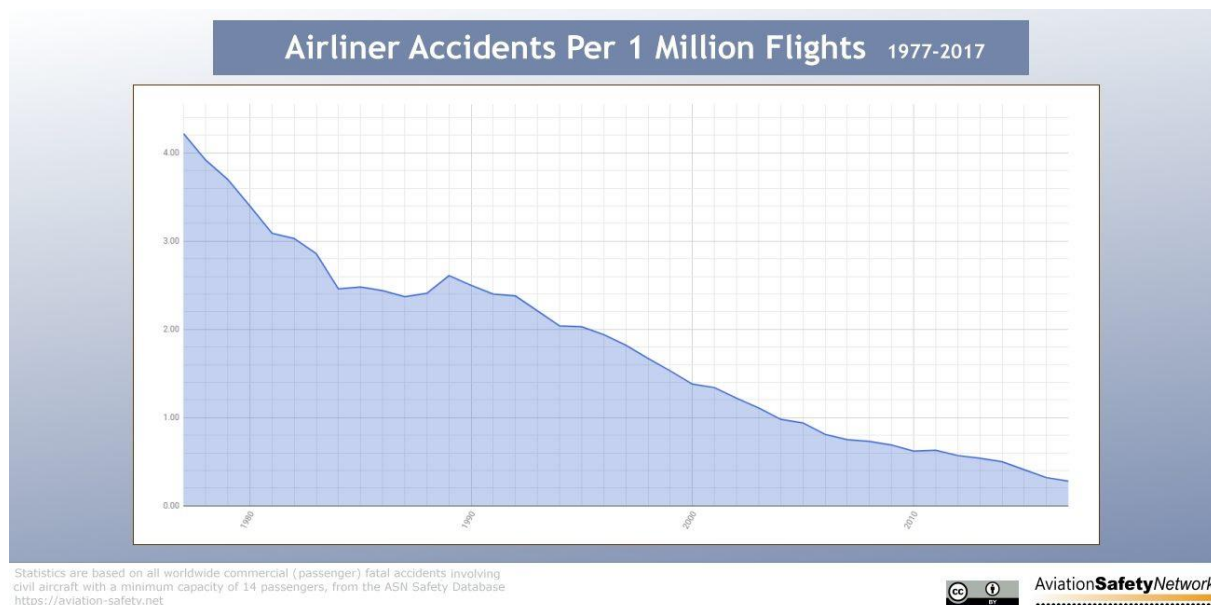
<sup>103</sup> World Health Organization, *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. World Health Organization – <https://apps.who.int/iris/handle/10665/78256> (dostęp: 02.01.2022 r.).

<sup>104</sup> 8 marca 2014 roku doszło do zaginięcia samolotu Boeing 777-200ER (lot nr MH370 z 239 osobami na pokładzie) w rejonie Oceanu Indyjskiego – <https://www.icao.int/search/Pages/PublicationsResults.aspx?k=mh370> (dostęp: 02.12.2020 r.), zaś 14 lipca 2014 roku doszło do zestrzelenia analogicznego samolotu (lot nr MH17 z 298 osobami na pokładzie) nad Ukrainą – [https://www.icao.int/Meetings/SingaporeSeminar2019/Documents/3\\_2\\_Annie\\_Marie\\_-\\_MH17\\_DEFINITIVE.pdf](https://www.icao.int/Meetings/SingaporeSeminar2019/Documents/3_2_Annie_Marie_-_MH17_DEFINITIVE.pdf) (dostęp: 02.12.2020 r.).



W 2019 roku miało miejsce 20 wypadków lotniczych, w których zginęły łącznie 283 osoby<sup>105</sup>.

Należy zwrócić uwagę na ciągle wzrastającą liczbę wykonywanych lotów. Porównanie statystyk liczby wykonywanych lotów oraz wypadków śmiertelnych prowadzi do jednoznacznego wniosku, że lotnictwo komunikacyjne staje się z roku na rok coraz bezpieczniejszym środkiem transportu.



**Wykres 2.** Liczba wypadków samolotów liniowych na jeden milion lotów w latach 1977–2017

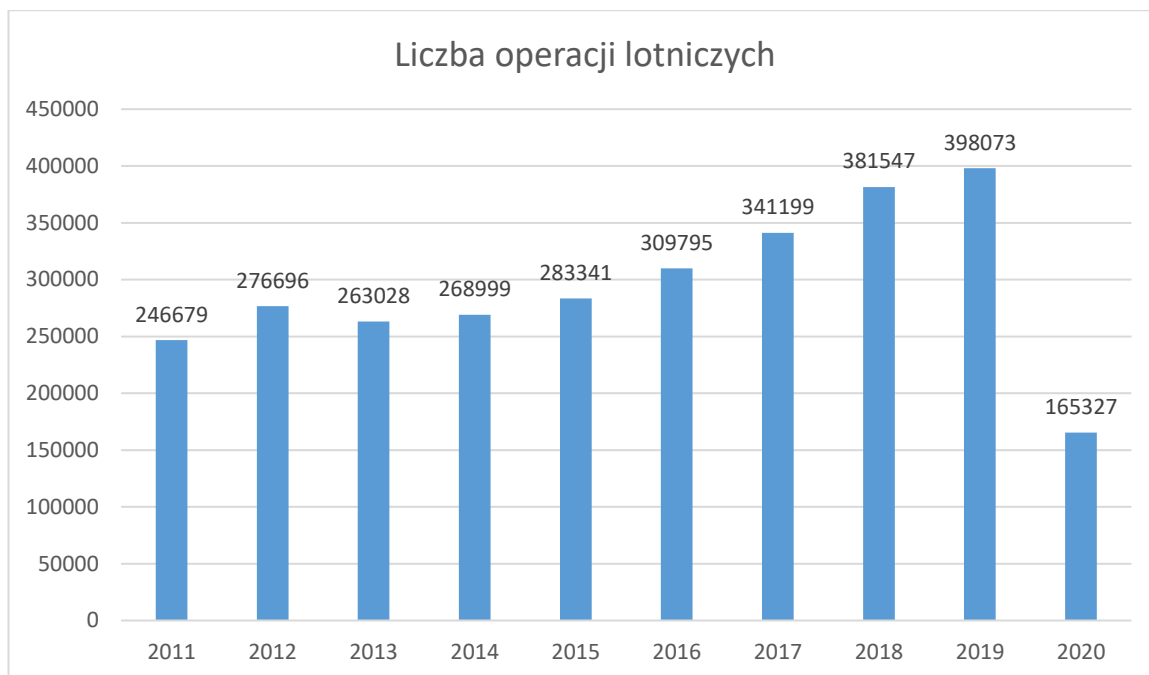
Jednocześnie jednak, od 2013 roku, w sposób ciągły rośnie liczba operacji lotniczych<sup>106</sup>.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi w Krajowym Planie Bezpieczeństwa 2021–2024, stanowiącym załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, liczba operacji lotniczych w Rzeczypospolitej Polskiej, obejmujących pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne od 2013 roku stale rosła aż do 2020 roku<sup>107</sup>.

<sup>105</sup> Aviation Safety Network – <https://aviation-safety.net/statistics/> (dostęp: 16.03.2017 r.).

<sup>106</sup> Nie dotyczy okresu objętego ograniczeniami przemieszczania się związanymi z pandemią COVID-19.

<sup>107</sup> Wskazane statystyki obejmują dane zebrane jedynie z lotnisk certyfikowanych z pominięciem operacji wykonywanych w ramach lotnictwa ogólnego, jak również realizowanych na pozostałych lotniskach – KPB 2021–2024, s. 10 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).



**Wykres 3.** Liczba operacji lotniczych w RP w latach 2011–2020

**Źródło:** KPB 2021–2024, s. 10 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

Jak wynika z danych zawartych w KPB 2021–2024 – skumulowany przyrost liczby operacji lotniczych w latach 2011–2019 wyniósł ponad 61%, a około  $\frac{1}{3}$  z tych operacji była wykonana przez polskich przewoźników<sup>108</sup>.

Wraz z rosnącą liczbą operacji lotniczych rosła również liczba pasażerów, by w 2011 roku wynosić 21 711 135, nieustannie rosnąć i w 2019 roku osiągnąć wartość 48 807 742<sup>109</sup>.

<sup>108</sup> KPB 2020–2023, s. 10 – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_2020\\_FINAL\\_2020-08-06\\_ost\\_v3\\_podpisany.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2020_FINAL_2020-08-06_ost_v3_podpisany.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

<sup>109</sup> Wskazane statystyki obejmują pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne – dane zebrane jedynie z lotnisk certyfikowanych – KPB 2020–2023, *op.cit.*, s. 11



**Wykres 4.** Liczba pasażerów lotów komunikacyjnych w RP w latach 2011–2019

**Źródło:** KPB 2021–2024, s. 11 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

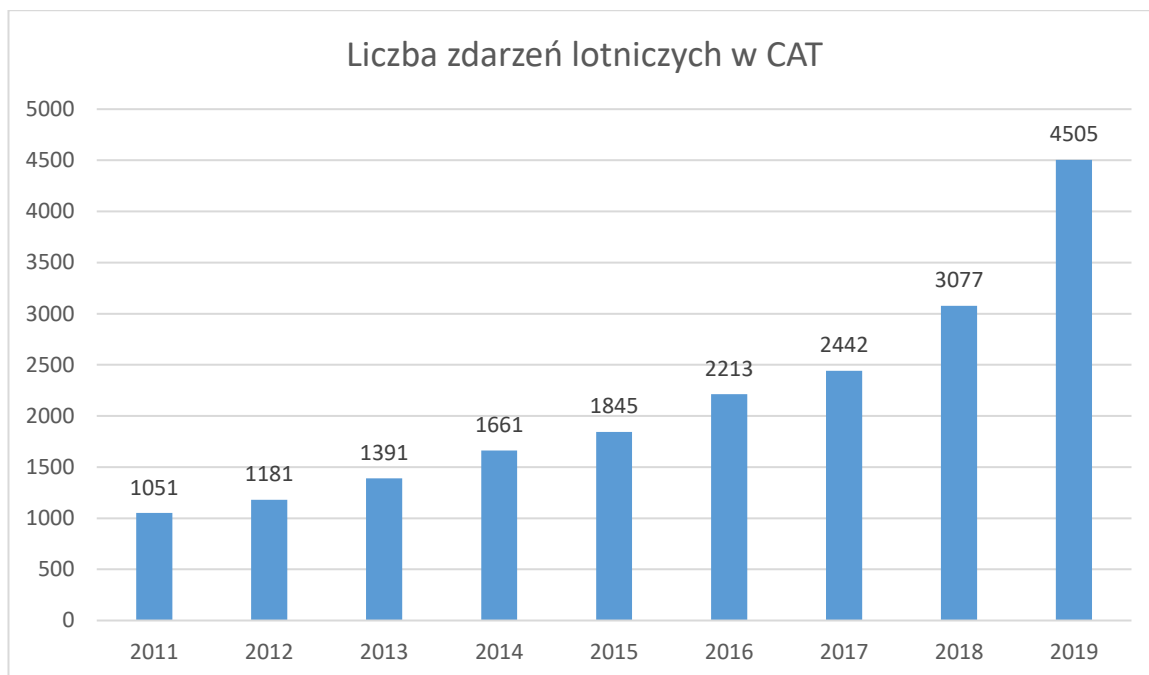
Warto zauważyć, że w latach 2011–2019 około  $\frac{1}{4}$  z tych pasażerów została przewieziona przez polskich przewoźników<sup>110</sup>.

Wzrost liczby operacji lotniczych pociągał za sobą równie dynamiczny wzrost zdarzeń lotniczych, w tym również w kategorii CAT (Commercial Air Transport)<sup>111</sup>. Zjawisko to jest związane głównie z faktem braku możliwości wyeliminowania tzw. czynnika ludzkiego jako istotnej przyczyny zdarzeń lotniczych. Można więc uznać, że zawsze wraz ze wzrostem liczby lotów będzie rosło również ryzyko wystąpienia zdarzenia lotniczego, w tym również tego o najpoważniejszych skutkach, czyli katastrofy lotniczej<sup>112</sup>.

<sup>110</sup> KPB 2020–2023, *op.cit.*, s. 11.

<sup>111</sup> CAT – obejmuje loty pasażerskie i z ładunkiem realizowane przez linie lotnicze, samoloty i śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, taksówki powietrzne, loty na platformy wiertnicze, loty widokowe, itp.

<sup>112</sup> M. Bielski, A. Krawczyk, *op.cit.*, s. 11.



**Wykres 5.** Liczba zdarzeń lotniczych w CAT w RP w latach 2011-2020

**Źródło:** KPB 2021–2024, s. 13 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

Generalnie, liczba wszystkich wypadków lotniczych na terytorium Polski lub z udziałem polskich statków powietrznych, polskich operatorów lub członków załogi w latach 2011–2020 wahała się w przedziale od 75 do 144 rocznie.



**Wykres 6.** Liczba wypadków lotniczych w RP w latach 2011-2020

**Źródło:** KPB 2021–2024, s. 16 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

W komercyjnym transporcie lotniczym w ciągu ostatnich lat w państwach członkowskich EASA, w tym również w Polsce, nie doszło do żadnej katastrofy lotniczej (ciężkiego wypadku lotniczego) ze skutkiem śmiertelnym<sup>113</sup>. W 2019 roku obserwowany był jednak znaczny wzrost liczby zgłoszeń zdarzeń lotniczych, co może być wynikiem rozwoju w naszym kraju tzw. kultury raportowania lub sugerować wzrost zagrożeń<sup>114</sup>.

### 1.2.2. Główne przyczyny katastrof lotniczych

Mając na uwadze złożoność i różnorodność okoliczności prowadzących do zaistnienia katastrof lotniczych, nie sposób wymienić wszystkich ich przyczyn, które są uzależnione między innymi od wybranego okresu, rodzaju lotnictwa, typów statków powietrznych, charakteru wykonywanych zadań czy fazy lotu<sup>115</sup>. Szczegółowa analiza przyczyn katastrof lotniczych znacznie wykracza poza zakres niniejszej pracy, dlatego zagadnienie to zostanie omówione syntetycznie, jedynie dla zobrazowania złożoności zagadnienia.

Nieliczne opracowania oraz dostępne statystyki prowadzą do jednoznacznego wniosku, że główną przyczyną zdarzeń lotniczych jest szeroko rozumiany czynnik ludzki<sup>116</sup> obejmujący nie tylko zachowanie członków załogi statku powietrznego, czy też kontrolerów lotów, lecz także osób odpowiedzialnych za projektowanie, budowę, eksploatację, statku powietrznego lub infrastruktury lotniczej, zabezpieczenie meteorologiczne, szkolenie etc.<sup>117</sup> Coraz mniejszy wpływ na zaistnienie zdarzeń lotniczych, w tym katastrof, ma czynnik techniczny rozumiany jako niesprawność urządzenia mającego wpływ na przebieg lotu<sup>118</sup>. Rośnie za to wpływ czynnika organizacyjnego obejmującego między innymi obowiązujące przepisy lotnicze, instrukcje, procedury wewnętrzne, zabezpieczenie logistyczne i techniczne, realizację programów szkolenia itp.<sup>119</sup>

---

<sup>113</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego za rok 2019*, s. 34 – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/analizy/Sprawozdanie\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/analizy/Sprawozdanie_2019.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.). Katastrofy samolotu CASA C-295M nr 019 z dnia 23 stycznia 2008 roku oraz Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 roku były zdarzeniami w lotnictwie państwowym (wojskowym).

<sup>114</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie...*, *op.cit.*, s. 18–19 i 34–35.

<sup>115</sup> R. Konieczka, *Zdefiniowanie przyczyn i okoliczności wypadków lotniczych w postępowaniach przygotowawczych związanych z ich zaistnieniem*, „Przegląd Komunikacyjny” 2018, nr 1, s. 8; Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie...* *op.cit.*, s. 31–38.

<sup>116</sup> Szerzej na ten temat: J. Dąbrowska, *Czynnik ludzki w lotnictwie*, „Prace Instytutu Lotnictwa” 2011, nr 12, s. 66–70; B. Dostatni, H. Żwirko, *Katastrofy lotnicze*, Warszawa 1993, s. 110.

<sup>117</sup> Szerzej na ten temat: A. Krzyszkowski, E. Zielińska, Z. Pawelczyk i wsp., *Podstawowe przyczyny katastrof w lotnictwie pasażerskim wybrane aspekty*, „Logistyka” 2014, nr 4, s. 645–651.

<sup>118</sup> *Ibidem*, s. 648–650.

<sup>119</sup> R. Konieczka, *Zdefiniowanie...*, *op.cit.*, s. 9–10.

W przyszłości, w związku ze zmianami klimatu, należy dodatkowo spodziewać się coraz gwałtowniejszych i trudnych do przewidzenia zjawisk atmosferycznych mogących realnie zagrozić bezpieczeństwu wykonywania lotów.

Wskazane wyżej przyczyny katastrof lotniczych mogą w różnym stopniu wpływać na ich zaistnienie. W literaturze proponowany jest podział na przyczyny: główną, bezpośrednią i sprzyjającą<sup>120</sup>. Przyczyna główna to czynnik, zjawisko lub zachowanie, które w zasadniczy sposób przyczyniły się do zaistnienia zdarzenia, bez których nie zaistniałaby przyczyna bezpośrednia. Przyczyna bezpośrednia to fakt, zjawisko lub czynnik, które bezpośrednio spowodowały zdarzenie lotnicze. Przyczyna sprzyjająca, to z kolei okoliczność występująca w łańcuchu przyczynowo-skutkowym powodująca, że możliwość zaistnienia zdarzenia lotniczego przerodziła się w rzeczywiste zagrożenie jego zaistnienia<sup>121</sup>.

Określenie charakteru przyczyny lub przyczyn zdarzenia lotniczego wymaga wysoce specjalistycznej wiedzy oraz skomplikowanych analiz wymagających doświadczenia lotniczego, dlatego w ramach postępowania karnego w większości wypadków zadanie to powinno być powierzane biegłym z zakresu szeroko rozumianego lotnictwa<sup>122</sup>.

### **1.3. Dualizm w badaniu zdarzeń lotniczych**

Można wyróżnić dwa aspekty dualizmu w badaniu zdarzeń lotniczych. Pierwszy z nich jest związany z faktem badania zdarzenia lotniczego zazwyczaj przez dwa niezależnie działające podmioty, tj. organy procesu karnego oraz organy ds. badania zdarzeń lotniczych. Drugi aspekt dotyczy niejako podziału kompetencji pomiędzy organami ds. badania zdarzeń lotniczych, którego wyznacznikiem jest podział na cywilne i państwowe statki powietrzne. Aspekt ten rzutuje na to, czy organy procesu karnego w toku wszczętego postępowania będą współpracować z cywilną czy też z państwową komisją badania wypadków lotniczych.

Należy podkreślić, że każdy wypadek lotniczy, szczególnie gdy jego następstwem jest śmierć człowieka, jest zdarzeniem wymagającym wnikliwego wyjaśnienia nie tylko po to, aby ukarać jego sprawcę lub sprawców, lecz przede wszystkim po to, aby uniknąć tego typu zdarzeń w przyszłości<sup>123</sup>.

---

<sup>120</sup> *Ibidem*, s. 10.

<sup>121</sup> *Ibidem*.

<sup>122</sup> *Ibidem*, s. 11. Szerzej na ten temat: rozdział 5 niniejszej pracy.

<sup>123</sup> A. Detyniecka, A. Konert Anna, E. Targońska, *Sprawozdanie z 28. konferencji Europejskiego Stowarzyszenia Prawa Lotniczego (Warszawa, 3–4 XI 2016)*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 12, s. 128.

Na poziomie konwencji międzynarodowych każde z państw-sygnatariuszy jest zobligowane do wszczęcia postępowania wyjaśniającego okoliczności tego typu zdarzenia (zob. art. 2 EKPC i art. 26 konwencji chicagowskiej).

### 1.3.1. Skuteczne postępowanie karne

W ramach europejskiego systemu ochrony praw człowieka każde państwo jest zobligowane nie tylko do kryminalizacji czynów zabronionych stanowiących poważne naruszenie praw człowieka, lecz także do wszczęcia i przeprowadzenia skutecznego postępowania, którego celem jest wyjaśnienie okoliczności tego rodzaju czynów<sup>124</sup>. Do takiej kategorii czynów bez wątplenia należy sprowadzenie katastrofy lotniczej, której konsekwencją jest co najmniej zagrożenie dla życia i zdrowia wielu osób.

Analiza orzecznictwa ETPC prowadzi do jednoznacznego wniosku, że wynikające z treści art. 2 EKPC zobowiązanie do ochrony prawa do życia implikuje również obowiązek wszczęcia i przeprowadzenia skutecznego śledztwa, w szczególności gdy istotne jest ustalenie przyczyny zgonu<sup>125</sup>.

Zobowiązania państwa wynikające z art. 2 EKPC należy uznać za spełnione, gdy ochrona przyznana przez prawo krajowe skutecznie działa w praktyce, a nie jedynie w teorii<sup>126</sup>. Zakaz pozbawiania życia wynikający z wyżej wymienionego przepisu dla swej skuteczności wymaga więc nie tylko powołania przez państwo służby ochrony porządku zapobiegającej zamachom na ludzkie życie, lecz także – w razie pogwałcenia tego zakazu – ścigania i karania sprawców w ramach sprawnie funkcjonującego w praktyce systemu prawa karnego<sup>127</sup>.

---

<sup>124</sup> T. Jasudowicz, *Kryminalistyczne aspekty prawa do życia w świetle orzecznictwa strasburskiego*, [w:] A. Bulsiewicz, A. Marek, V. Kwiatkowska-Darul (red.), *Doctrina multiplex veritas una. Księga Jubileuszowa ofiarowana Profesorowi Mariuszowi Kulickiemu*, Toruń 2004, s. 212. Zob. także: wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 28 października 1998 roku w sprawie Osman przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 23452/94, § 36, LEX nr 77238; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 marca 2008 roku w sprawie Budayeva i Inni przeciwko Rosji, skarga nr 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02, 15343/02, § 142, LEX nr 357717; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 24 marca 2009 roku w sprawie Mojsiejew przeciwko Polsce, skarga nr 11818/02, § 50, LEX nr 486948 i wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 14 czerwca 2011 roku w sprawie Ciechońska przeciwko Polsce, skarga nr 19776/04, § 59, LEX nr 818445; a także wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 30 listopada 2004 roku w sprawie Oneryildiz przeciwko Turcji, skarga nr 48939/99, [WI], § 73, LEX nr 142252.

<sup>125</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 27 września 1995 roku w sprawie McCann i Inni przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 18984/91, § 161, LEX nr 397397; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 14 marca 2002 roku w sprawie Paul i Audrey Edwards przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 46477/99, § 74, LEX nr 75651; Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 16 kwietnia 2015 roku w sprawie Mezhiyeva przeciwko Rosji, skarga nr 44297/06, LEX nr 1665499.

<sup>126</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 17 stycznia 2002 roku w sprawie Calvelli i Ciglio przeciwko Włochom, skarga nr 32967/96, § 53, LEX nr 75676.

<sup>127</sup> T. Jasudowicz, *op.cit.*, s. 212.

Obowiązek przeprowadzenia skutecznego postępowania obejmuje zarówno etap postępowania przygotowawczego, jak i sądowego, w czasie którego istnieje możliwość ustalenia faktów, pociągnięcia do odpowiedzialności winnych oraz zapewnienia odpowiedniego odszkodowania lub zadośćuczynienia dla pokrzywdzonych<sup>128</sup>.

W orzecznictwie ETPC wypracowano standardy skutecznego i adekwatnego śledztwa stanowiące aspekt proceduralny ochrony zapewnionej przez normy prawne wynikające z interpretacji art. 2 i 3 EKPC<sup>129</sup>.

Władze państw-sygnatariuszy EKPC zostały zobligowane do podejmowania racjonalnych środków mających na celu uzyskanie dowodów co do istotnych faktów dotyczących naruszenia konwencji. Owa racjonalność środków zakłada wymóg szybkości i rozsądnej staranności w działaniach podejmowanych przez właściwe organy, przy czym stopień realizacji owych wymogów jest uzależniony od okoliczności konkretnej sprawy<sup>130</sup>.

Okoliczności katastrofy lotniczej, której następstwem jest śmierć wielu osób oraz zniszczenie mienia wielkich rozmiarów, generują konieczność podjęcia wszelkich możliwych działań zmierzających do ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia istotnych dowodów umożliwiających ustalenie okoliczności, w tym przyczyn katastrofy, a w dalszej kolejności ustalenia, ujęcia i osądzenia jej sprawcy lub sprawców<sup>131</sup>.

Wydaje się oczywiste, że nie sposób opracować zamkniętej, niejako modelowej listy czynności w tego typu śledztwie, lecz w ramach postępowania karnego dotyczącego tego rodzaju spraw oględziny miejsca zdarzenia, sekcje zwłok ofiar, przesłuchania uczestników i naocznych świadków oraz zasięgnięcie opinii biegłych należy uznać za czynności dowodowe o znaczeniu fundamentalnym<sup>132</sup>. Wszelkie niedostatki w realizacji tych czynności śledztwa ograniczające możliwość ustalenia okoliczności zdarzenia, w tym przyczyn śmierci ofiar katastrofy i pociągnięcia do odpowiedzialności osób

---

<sup>128</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 17 stycznia 2008 roku w sprawie Dodov przeciwko Bułgarii, skarga nr 59548/00, § 83, LEX nr 337051.

<sup>129</sup> M.A. Nowicki, *Wokół Konwencji Europejskiej. Komentarz do Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, Warszawa 2009, s. 196.

<sup>130</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 grudnia 2004 roku w sprawie Makaratzis przeciwko Grecji, skarga nr 50385/99, § 74, LEX nr 144348.

<sup>131</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 5 lipca 2007 roku w sprawie Celniku przeciwko Grecji, skarga nr 21449/04, § 67, LEX nr 292185; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 6 lipca 2005 roku w sprawie Nachova i inni przeciwko Bułgarii, skarga nr 43577/98 i 43579/98, § 131, LEX nr 154366; wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 8 lipca 1999 roku w sprawie Tanrikulu przeciwko Turcji, skarga nr 23763/94, § 103, LEX nr 76967;

<sup>132</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 4 maja 2001 roku w sprawie McKerr przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 28883/95, § 113, LEX nr 76197.



odpowiedzialnych za jej zaistnienie, mogą prowadzić do wniosku, że postępowanie to nie sprostało w wymiarze proceduralnym wymaganiom art. 2 EKPC<sup>133</sup>.

Wskazane wyżej okoliczności powodują, że kluczowe czynności śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej należy realizować w sposób możliwie najbardziej profesjonalny.

Na poziomie prawa krajowego do przeprowadzenia procesu karnego w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego, z którym wiąże się uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa, zobowiązuje treść art. 303 k.p.k.

Katastrofa lotnicza jest zdarzeniem, z którym nieuchronnie wiąże się konieczność wszczęcia i prowadzenia postępowania karnego. Postępowanie przygotowawcze jest wówczas prowadzone w formie śledztwa. W przypadku sprowadzenia katastrofy w ruchu powietrznym, której następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (art. 173 § 3 i 4 k.k.), konieczność prowadzenia postępowania przygotowawczego w formie śledztwa wynika z treści art. 309 pkt 1 k.p.k. w zw. z art. 25 § 1 pkt 2 k.p.k. W przypadku sprowadzenia katastrofy w ruchu powietrznym zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach (art. 173 § 1 k.k.) konieczność wszczęcia śledztwa wynika z treści art. 309 pkt 4 k.p.k. w zw. z art. 325b § 1 pkt 1 k.k., ponieważ przestępstwo to zagrożone jest karą pozbawienia wolności do lat 10.

Jedyną, choć wydaje się iluzoryczną, możliwość prowadzenia postępowania przygotowawczego w sprawie katastrofy lotniczej w formie dochodzenia daje zakwalifikowanie czynu z art. 173 § 2 k.k., tj. nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu powietrznym. W takiej sytuacji w większości przypadków zasadne jednak byłoby wszcząć śledztwo ze względu na wagę i zawłość sprawy (art. 309 pkt 5 k.p.k.).

Zgodnie z treścią art. 305 § 3 k.p.k. postanowienie o wszczęciu śledztwa wydaje prokurator. Z uwagi na charakter sprawy wskazane byłoby, aby prokurator lub prokuratorzy pracujący w ramach zespołu śledczego prowadzili śledztwo własne. Niemniej jednak istnieje możliwość (zgodnie z treścią art. 311 § 2 k.p.k.) powierzenia śledztwa w całości lub w określonym zakresie Policji lub Żandarmerii Wojskowej. Na tej samej podstawie istnieje również możliwość powierzenia poszczególnych czynności śledztwa wskazanym wyżej lub innym – wymienionym w treści art. 312 k.p.k. – organom uprawnionym (np. Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej).

---

<sup>133</sup> *Ibidem*.

Specyfika śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej, w tym wielość różnorodnych czynności, nierzadko wymagających odpowiedniego zaplecza, w tym sprzętu, czyni koniecznym zlecenie Policji lub Żandarmerii Wojskowej szeregu poszczególnych czynności (art. 311 § 2 k.p.k. oraz § 128 ust 1 regul.prok.). Nie zmienia to jednak faktu, że decydującą rolę w śledztwie dotyczącym katastrofy lotniczej pełni prokurator i to niezależnie od tego czy będzie on prowadzącym, czy też jedynie nadzorującym śledztwo powierzone innemu organowi w całości.

Konsekwencją powyższego jest prowadzenie rozważań w niniejszej rozprawie właśnie z perspektywy prokuratora, jako *dominus litis* postępowania przygotowawczego.

Celem postępowania przygotowawczego jest przede wszystkim ustalenie, czy został popełniony czyn zabroniony i czy stanowi on przestępstwo. W przypadku udzielenia odpowiedzi pozytywnej na wyżej wymienione pytania w toku postępowania przygotowawczego należy podjąć przewidziane prawem oraz metodyką czynności zmierzające do wykrycia, a w razie takiej potrzeby również ujęcia sprawcy przestępstwa. Następnie należy zebrać stosowne dane osobopoznawcze, dane o karalności oraz ewentualnie dane co do właściwości i warunków osobistych oraz dotychczasowego sposobu życia sprawcy, a także zebrać, zabezpieczyć i w niezbędnym zakresie utrwalić dowody dla sądu (art. 297 § 1 k.p.k.).

Dla określenia celów postępowania przygotowawczego nie bez znaczenia pozostaje również treść art. 2 k.p.k., gdzie wskazano cele całego postępowania karnego. Zgodnie z wyżej wymienionym przepisem należą do nich między innymi wykrycie sprawcy i pociągnięcie go do odpowiedzialności karnej oraz ujawnienie okoliczności sprzyjających popełnieniu przestępstwa, tak aby osiągnięte zostały zadania postępowania karnego nie tylko w zwalczaniu przestępstw, lecz także w zapobieganiu im.

### **1.3.2. Badanie zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym i państwowym**

Poprawie bezpieczeństwa w lotnictwie, w tym zapobieganiu wypadkom lotniczym, służy przede wszystkim badanie okoliczności zaistniałych zdarzeń lotniczych przez wyspecjalizowane organy. Zgodnie z treścią art. 26 konwencji chicagowskiej każde państwo, na którego terytorium doszło do wypadku lotniczego, jest zobowiązane do wdrożenia badania jego okoliczności, stosując się możliwie dalece do zasad postępowania zalecanych przez ICAO<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> Dodatkowo obowiązek przeprowadzenia badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego, przez niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych, na poziomie unijnym przewiduje art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 996/2010, a na poziomie krajowym art. 135 ust. 2 pr.lot. Zasady przeprowadzenia badania

Wyniki tych badań służą nie tylko ustaleniu przyczyn zdarzenia, lecz także umożliwiają wprowadzenie odpowiednich działań zmniejszających ryzyko wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości<sup>135</sup>.

W Polsce wyspecjalizowanymi organami badającymi zdarzenia lotnicze są Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (art. 17 ust. 1 pr.lot. i art. 140 ust. 1 pr.lot.). Komisje te mają swoje odpowiedniki w większości krajów świata<sup>136</sup>.

Wskazany wyżej dualizm organów ds. badania zdarzeń lotniczych jest związany przede wszystkim z podziałem statków powietrznych na cywilne (prywatne) i państwowe. Został on wprowadzony w jednym z pierwszych aktów prawa międzynarodowego regulującym kompleksowo tematykę związaną z lotnictwem cywilnym, to jest w podpisanej 13 października 1919 roku w Paryżu Konwencji zarządzającej żeglugę powietrzną<sup>137</sup>, ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską ustawą z dnia 23 września 1922 roku<sup>138</sup>. Za publiczne statki powietrzne uznano wówczas statki powietrzne wojskowe oraz takie, które są przeznaczone wyłącznie do służby państwowej związanej z działalnością pocztową, celną lub policyjną. W tym miejscu warto zauważyć, że każdy statek powietrzny dowodzony przez żołnierza był uznawany za statek powietrzny wojskowy (art. 31 konwencji paryskiej). Pozostałe statki powietrzne uznawano za prywatne.

Konwencja chicagowska zasadniczo powieliła ten dychotomiczny podział oraz sposób definiowania statków powietrznych cywilnych poprzez zastosowanie definicji negatywnej. W art. 3 lit. b konwencji chicagowskiej wyraźnie wskazano, jakie statki powietrzne uważa się za państwowe. Należą do nich statki powietrzne „używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej”. W dokumentach ICAO jako państwowe uznaje się także statki powietrzne służb „aparatu przymusu”, w literaturze dodaje się również służby poszukiwawcze, ratownicze, ochrony środowiska itd.<sup>139</sup>

---

zostały zawarte w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej zatytułowanym „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych” (Dz.Urz. ULC z 2012 r., poz. 49).

<sup>135</sup> S. Dudziński, *Zasady badania wypadków lotniczych (tryb administracyjny)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1983, nr 2, s. 124 i n.; W. Netkowski, *Znaczenie powypadkowych zaleceń profilaktycznych w zarządzaniu bezpieczeństwem lotów w świetle obszarów zagrożeń zidentyfikowanych w obowiązkowym systemie powiadamiania o zdarzeniach lotniczych*, [w:] B. Jancelewicz (red.), *Materiały z konferencji „Bezpieczeństwo i niezawodność oraz rozwój lotnictwa w regionach”, t. 1, Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Toruń 2009, s. 24.

<sup>136</sup> ICAO – Organy ds. badania zdarzeń lotniczych – <https://www.icao.int/safety/AIA/Pages/default.aspx> (dostęp: 02.01.2022 r.).

<sup>137</sup> Dz.U. R.P. Nr 6, poz. 54.

<sup>138</sup> Dz.U. R.P. Nr 85, poz. 761.

<sup>139</sup> Szerzej na ten temat: K. Myszone-Kostrzewa, *Komentarz do art. 1*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz...*, *op.cit.*, s. 46–52 i literatura tam wskazana.

Poza kryterium „używania w służbie” w konwencji chicagowskiej brak innych kryteriów, w tym takiego, jakie znajdowało się w art. 31 konwencji paryskiej<sup>140</sup>. Brak również kryteriów związanych z konstrukcją i charakterystyką techniczną statku, znakami rozpoznawczymi, własnością czy też przydziałem do jednostki sił zbrojnych, rodzajem operacji i sposobem użycia statku.

W doktrynie dominuje więc pogląd, że decydującym kryterium podziału statków powietrznych na cywilne i państwowe jest ich przeznaczenie<sup>141</sup>. Niemniej jednak „pojęcie służby jako kryterium kwalifikacji statków powietrznych nie zostało określone w sposób precyzyjny i przyjęty przez ogół państw”<sup>142</sup>.

W literaturze dostrzegalny jest pogląd, że dychotomiczny podział statków powietrznych na cywilne i państwowe nie jest wyczerpujący, a ponadto podział ten jest nieostry, a co za tym idzie, niesatysfakcjonujący<sup>143</sup>. Konsekwencją powyższego jest szereg wątpliwości przy wyborze właściwej formuły badania wypadku lotniczego, na przykład z udziałem statku powietrznego przewożącego wysokiej rangi polityków<sup>144</sup>.

Przedstawiciele doktryny państw zachodnich tacy jak I. H. P. Diederiks-Verschoor i M. A. Butler również podkreślają, że zamiar używania w służbie publicznej jest fundamentalnym kryterium podziału statków powietrznych na cywilne i państwowe, zaliczając do kategorii tych ostatnich statki powietrzne używane w służbie celnej, wojskowej, policyjnej, pocztowej, a także przeznaczone do misji specjalnych oraz przewożące najważniejsze osoby w państwie<sup>145</sup>.

Najbardziej klarowną wydaje się definicja zaproponowana przez P. de Vlughta, gdzie decydującym kryterium jest faktyczna lub formalna przynależność statku powietrznego do danej struktury, np. do bycia częścią sił zbrojnych. Z powyższego wynika, że dla uznania danego statku powietrznego za wojskowy wystarczy wykazanie, iż jest on częścią sił zbrojnych, na przykład poprzez wpis do wojskowego rejestru statków powietrznych. Zasadniczo tożsame z tą koncepcją kryteria za decydujące uznał Stały

---

<sup>140</sup> Każdy statek powietrzny pod dowództwem wyznaczonej w tym celu osoby wojskowej jest uważany za statek powietrzny wojskowy.

<sup>141</sup> C. Berezowski, *Prawo międzynarodowe publiczne, cz. 2*, Warszawa 1969, s. 20–21; *idem*, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 14; M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 26.

<sup>142</sup> A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *op.cit.*, s. 19.

<sup>143</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe...*, *op.cit.*, s. 25–26; A. Kunert-Diallo, M. Żylicz, *op.cit.*, s. 21; I. H. P. Diederiks-Verschoor, M. A. Butler, *An introduction to Air Law*, Hague–New York 2006, s. 40.

<sup>144</sup> Dotyczy między innymi sprawy katastrofy lotniczej samolotu Tu-154M nr 101 z prezydentem RP w Rosji w 2010 roku, katastrofy samolotu Tu-134A-3 nr C9-CAA z prezydentem Mozambiku w RPA w 1986 roku, katastrofy samolotu B-737-200 CT-43 nr 31148 z przedstawicielami Kongresu USA w Chorwacji w 1996 roku. Zob. także: M. Żylicz, *Rok po smoleńskiej katastrofie lotniczej. Problemy międzynarodowo-prawne*, „Palestra” 2011, nr 3–4, s. 9 i nast.

<sup>145</sup> I. H. P. Diederiks-Verschoor, M. A. Butler, *op.cit.*, s. 40.

Komitet Cywilno-Wojskowy będący organem doradczym Tymczasowej Rady EUROCONTROL<sup>146</sup>. W ocenie owego organu decydujące znaczenie przy kwalifikowaniu statku powietrznego jako wojskowego ma wpis danego statku do wojskowego rejestru statków powietrznych lub adnotacja o wojskowym przeznaczeniu statku wpisanego do rejestru cywilnego.

Kryteria rodzaju operacji i sposobu użycia statku wydają się mieć istotne znaczenie z punktu widzenia przepisów Unii Europejskiej. Zgodnie z treścią art. 3 ust. 3 rozporządzenia 996/2010 ów akt prawny „nie ma zastosowania do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów z udziałem statku powietrznego biorącego udział w akcjach wojskowych, celnych, policyjnych lub podobnych, z wyjątkiem przypadku, gdy dane państwo członkowskie postanowi inaczej zgodnie z art. 5 ust. 4 i ustawodawstwem krajowym”.

W doktrynie i orzecznictwie unijnym i polskim brak jednoznacznego wyjaśnienia, co oznacza „udział w akcji wojskowej”. Co więcej, w angielskiej wersji rozporządzenia 996/2010 słowo „engaged” należy rozumieć jako „zajęty”, „zatrudniony”, „zaangażowany”<sup>147</sup>.

Należy zatem przyjąć, że „udział w akcji wojskowej” (polskie tłumaczenie) należy interpretować jako „wykorzystywanie w służbie wojskowej”, ponieważ taka interpretacja najbardziej odpowiada uregulowaniu zawartemu w konwencji chicagowskiej.

W tym miejscu warto wskazać, że wszystkie państwa członkowskie UE są sygnatariuszami wyżej wymienionej konwencji, a zatem należy przyjąć jako obowiązujący podział statków powietrznych na statki cywilne i państwowe, a ponadto – jak wskazano wyżej – interpretować art. 3 ust. 3 rozporządzenia 996/2010 zgodnie z uregulowaniami owej konwencji, co wyklucza przyjęcie, że do badania zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego państwowego mają zastosowanie wprost przepisy owego rozporządzenia.

Ponadto należy zauważyć, że na mocy wskazanego wyżej przepisu państwo członkowskie może postanowić o zastosowaniu treści rozporządzenia 996/2010 do badania wypadku lotniczego w lotnictwie państwowym, gdy wynika to wprost z regulacji zawartych w jego ustawodawstwie krajowym, przyznających tzw. cywilnej komisji (w Polsce – PKBWL) uprawnienie do podjęcia decyzji o badaniu takiego zdarzenia, ale

---

<sup>146</sup> Szerzej na ten temat: M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 49.

<sup>147</sup> J. Jaślan, H. Jaślan, *Słownik terminologii prawniczej i ekonomicznej. Angielsko-polski*, Warszawa 1991, s. 249.

jedynie wówczas, gdy spodziewa się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze<sup>148</sup> w art. 2 pkt 2 definiuje polski państwowy statek powietrzny, wskazując jego dwie podkategorie. Pierwsza podkategoria to wojskowy statek powietrzny, druga to statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego.

Zestawiając treść wyżej wymienionego przepisu z art. 2 pkt 1 pr.lot., należy przyjąć, że wojskowym statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża używane przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

Statkiem powietrznym lotnictwa służb porządku publicznego jest zaś takie samo urządzenie, używane przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej.

Jak więc widać, konwencja chicagowska, rozporządzenie 996/2010 oraz Prawo lotnicze ustanawiają trzy różne kryteria podziału statków powietrznych na cywilne i państwowe. W razie wątpliwości należy stosować zasady wynikające z hierarchii aktów prawnych, lecz zasady te nie rozwiążą wszystkich związanych z tą kwestią wątpliwości.

Intencją wprowadzenia podziału statków powietrznych na cywilne i państwowe było wyraźne rozgraniczenie sfer objętych regulacjami międzynarodowymi oraz obszaru pozostawionego wyłącznej kompetencji prawa wewnętrznego umawiających się państw. Lotnictwo cywilne z założenia miało podlegać uregulowaniom międzynarodowym, a wojskowe miało pozostać wewnętrzną sprawą suwerennych państw, które w razie potrzeby mogły zawierać w tej materii umowy bilateralne z sąsiednimi państwami. Powyższe dotyczy również kwestii związanych z badaniem zdarzeń lotniczych.

Podkreślenia wymaga fakt, że badanie wypadków i incydentów lotniczych z udziałem cywilnych statków powietrznych dotyczy samolotów produkowanych masowo przez cywilne podmioty, wykorzystywanych nierzadko do lotów transgranicznych, a niekiedy i transkontynentalnych i w związku z tym jest w interesie całej społeczności międzynarodowej zaangażowanej w ruch lotniczy. Badanie zaś zdarzeń z udziałem statków państwowych, a w szczególności wojskowych statków powietrznych wiąże się z kwestiami szeroko rozumianej tajemnicy wojskowej obejmującej między innymi plan lotu i cel misji, konstrukcję i wyposażenie statku powietrznego, a także jego właściwości.

---

<sup>148</sup> T.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970.

Jak wspomniano, artykuł 26 konwencji chicagowskiej obliguje państwo, na którego terytorium wypadek nastąpił, do przeprowadzenia badania tego zdarzenia lotniczego<sup>149</sup>. W ramach tego procesu członkowie obu wskazanych wyżej komisji korzystają z szerokiego wachlarza uprawnień umożliwiających im badanie zdarzeń lotniczych (art. 11 rozporządzenia 996/2010, art. 136 pr.lot.). Zagadnienia te będą przedmiotem rozważań zaprezentowanych w kolejnych rozdziałach niniejszej pracy, powiązanych z omówionymi w nich czynnościami dowodowymi.

W tym miejscu warto jednak podkreślić, że czynności organów ds. badania zdarzeń lotniczych są prowadzone niezależnie od o wiele bardziej sformalizowanego procesu, jakim jest proces karny (art. 11 ust. 1 i 4 rozporządzenia 996/2010, art. 134 ust. 1e pr.lot.). Uprawnienia członków PKBWL i KBWLLP nierzadko kolidują z uprawnieniami organów procesu karnego w równej mierze zainteresowanych ustaleniem okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia lotniczego. Ranga sprawy objętej postępowaniem obu podmiotów jeszcze bardziej uwypukla problemy, na jakie natrafiają członkowie komisji oraz prokuratorzy prowadzący śledztwo. Gdy dochodzi do katastrofy lotniczej, liczba pól, na których może dojść do konfliktu interesów, jest ogromna, a przepisy regulujące pracę obu podmiotów zaangażowanych nie rozwiązują szeregu problemów natury prawnej i faktycznej. Oba organy prowadzą wówczas równolegle swoje postępowania na podstawie odrębnych procedur, dążąc do realizacji odmiennych celów.

Organy procesu karnego działają głównie na podstawie Kodeksu postępowania karnego, zaś organy ds. badania zdarzeń lotniczych prowadzą swe prace na podstawie ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia 996/2010 z uwzględnieniem norm i zalecanych metod postępowania zawartych w treści załącznika 13 do konwencji chicagowskiej<sup>150</sup>.

Oba organy powinna cechować niezależność zewnętrzną, a ich przedstawiciele powinni kształtować swoje poglądy na badane zdarzenie na podstawie swobodnej oceny dowodów (art. 7 k.p.k. oraz art. 17 ust. 1 i 17 pr.lot.).

---

<sup>149</sup> Dodatkowo obowiązek przeprowadzenia badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego przez niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych, na poziomie unijnym przewiduje art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 996/2010, a na poziomie krajowym art. 135 ust. 2 pr.lot.

<sup>150</sup> Zob. także: Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t.j. Dz.U. 2017 r., poz. 1995 ze zm.), zarządzenie nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 roku w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz.Urz. MInR z 2015 r., poz. 30) oraz Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation – <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/pages/documents.aspx> (dostęp: 29.05.2021 r.).

Reasumując, należy stwierdzić, że celem komisji jest przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości, natomiast celem organów ścigania oraz prokuratury jest ustalenie czy doszło do popełnienia przestępstwa, a w przypadku poczynienia pozytywnych w tym zakresie ustaleń – zebranie dowodów, wykrycie i w razie potrzeby ujęcie sprawcy (art. 134 ust. 1 pr.lot., art. 297 § 1 k.p.k.).

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że cele działania organu ds. badania zdarzeń lotniczych i prokuratury, na wczesnym etapie postępowania, a zatem tuż po uzyskaniu informacji o zdarzeniu lotniczym – są identyczne. Zarówno członkowie komisji, jak i prokurator przybyły na miejsce zdarzenia, dążą do uzyskania możliwie największej ilości informacji na temat jego okoliczności oraz do zabezpieczenia dowodów umożliwiających ocenę jego charakteru.

Organy ds. badania zdarzeń lotniczych w toku swojego badania koncentrują się głównie na aspekcie określanym w lotnictwie mianem *safety*, z kolei organy procesu karnego odpowiedzialne za śledztwo obejmują swoim zainteresowaniem również aspekt *security*<sup>151</sup>.

Aspekt *safety* obejmuje zagadnienia nieintencjonalne i jest związany z bezpieczeństwem operacyjnym, natomiast aspekt *security* obejmuje ogół działań związanych z przeciwdziałaniem aktom bezprawnej ingerencji (zob. art. 2 pkt 20 pr.lot.) i jest związany między innymi z organizacją kontroli osób (pasażerów, załóg, personelu lotniska), bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego, statków powietrznych, a także zaopatrzenia portu lotniczego w związku z przewozem lotniczym. Obejmuje również kontrolę strefy zastrzeżonej lotniska, a także jego patrolowanie<sup>152</sup>.

Fakt badania jednego zdarzenia lotniczego przez dwa, całkowicie od siebie niezależne organy, na podstawie różnych procedur oraz w zasadniczo finalnie odmiennych celach, generuje szereg problemów i może prowadzić do powstawania napięć i konfliktów pomiędzy osobami zaangażowanymi w oba te procesy<sup>153</sup>.

---

<sup>151</sup> Zob. A.K. Siadkowski, *Jakość bezpieczeństwa wobec zagrożeń. O zmianach w systemie ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce*, [w:] A.K. Siadkowski, A. Tomasik (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012, s. 45; zob. także: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.Urz. UE L. z 2008 r. Nr 97, s. 72 ze zm.) oraz Dział IX pr.lot.

<sup>152</sup> S. Kaczyńska, *Safety i security. Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2018, nr 1, s. 13–14; H. Urbaniak, *Kontrola bezpieczeństwa ruchu lotniczego realizowana przez Straż Graniczną*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2011, nr 5, s. 93–97.

<sup>153</sup> Zob. Raport grupy ECORYS dla Komisji Europejskiej – *Impact Assessment on the modification of Directives 94/56/EC and 2003/42/EC*, Rotterdam 2007, s. 15, 28, 41 i 69.



Problemy, jakie się mogą pojawić w czasie czynności związanych z badaniem danego wypadku lotniczego, potęguje dodatkowo gąszcz przepisów regulujących zasady działania i współdziałania obu zaangażowanych w ten proces podmiotów. Przepisy te zostały umieszczone w licznych umowach międzynarodowych o zasięgu światowym i regionalnym, aktach prawa pochodnego organizacji międzynarodowych, międzynarodowych umowach dwustronnych, prawie Unii Europejskiej oraz w prawie krajowym<sup>154</sup>. Ów fakt wielopłaszczyznowości oraz brak ujednoczenia i spójności przepisów regulujących kwestie badania zdarzeń lotniczych przez komisje i organy karnoprocesowe jawią się jako podstawowy problem we współpracy tych podmiotów.

Akcentowanie w przepisach międzynarodowych i unijnych oraz w prawie krajowym rozłączności procesu badania zdarzeń lotniczych przez komisje, a także procesu karnego prowadzonego lub nadzorowanego przez prokuratora, nie stanowi remedium rozwiązującego szereg fundamentalnych sporów towarzyszących pracy członków komisji i prokuratora w związku ze zdarzeniem lotniczym. Niejednokrotnie przyczynia się do konieczności powielania czynności, czego konsekwencją jest długotrwałość procesów badawczych i postępowań karnych oraz nierzadko znaczny ich sumaryczny koszt. W celu uniknięcia wskazanych wyżej mankamentów zarówno w przepisach międzynarodowych, jak i krajowych wprowadzono możliwość wymiany informacji pomiędzy komisją a organem karnoprocesowym, a także zobowiązano owe podmioty do zawarcia porozumień obejmujących podstawowe pola konfliktów (art. 12 ust. 3 rozporządzenia 996/2010). Uregulowania rozporządzenia 996/2010, krajowego prawa lotniczego oraz treść zawartych porozumień nie są jednak na tyle precyzyjne, aby w sposób jednoznaczny rozwiązać zasadnicze problemy we współpracy. Zagadnienia te zostaną omówione w kolejnych rozdziałach niniejszej dysertacji.

---

<sup>154</sup> K. Łuczak, *Obowiązywanie załączników do Konwencji chicagowskiej w polskim systemie prawa*, [w:] A. Powołowski (red.), *Prawne instrumenty oddziaływania na gospodarkę*, Warszawa 2016, s. 167–178.

## Rozdział 2

### Oględziny miejsca katastrofy lotniczej

#### 2.1. Zagadnienia wprowadzające

Oględziny miejsca katastrofy lotniczej stanowią jedną z najbardziej skomplikowanych czynności procesowych<sup>155</sup>. Wynika to nie tylko z faktu realizowania tej czynności zazwyczaj na znacznym obszarze oraz obecności dużej liczby śladów i rzeczowych źródeł dowodowych, lecz także z konieczności współpracy zespołu oględzinowego z zewnętrznymi podmiotami wyspecjalizowanymi, z którymi prowadzący oględziny prokurator spotyka się niezwykle rzadko<sup>156</sup>.

Dodatkowo jest to pierwsza lub jedna z pierwszych czynności procesowych realizowana po zaistnieniu katastrofy – zazwyczaj w ramach czynności niecierpiących zwłoki (art. 308 k.p.k.) – mająca często fundamentalne znaczenie dla losów całego postępowania karnego<sup>157</sup>. Tymczasem realizowanie czynności procesowej w chwili dysponowania skąpą ilością informacji znacznie utrudnia jej właściwe przygotowanie i przeprowadzenie<sup>158</sup>.

W trakcie tej czynności organ procesowy ma możliwość zetknięcia się bezpośrednio ze skutkami katastrofy, co – w powiązaniu z innymi informacjami uzyskiwanymi o okolicznościach zdarzenia – daje podstawy do opracowania wstępnych wersji kryminalistycznych, które później – w toku dalszych czynności śledztwa – będą weryfikowane<sup>159</sup>.

Oględziny miejsca zdarzenia dają organom procesowym nieporównywalnie większe szanse na poczynienie prawidłowych ustaleń co do stanu faktycznego sprawy niż osobowe źródła dowodowe<sup>160</sup>. Na etapie oględzin miejsca zdarzenia organ procesu karnego często pierwszy raz styka się z przedmiotem śledztwa, uzupełnia posiadane

---

<sup>155</sup> M. Goc, *Oględziny*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2002, s. 15.

<sup>156</sup> Do podmiotów tych należą między innymi: prokuratorzy lub funkcjonariusze Policji państw trzecich, członkowie organów ds. badania zdarzeń lotniczych (krajowych i zagranicznych), przedstawiciele (krajowych i zagranicznych) władz lotnictwa cywilnego, przedstawiciele Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, przedstawiciele państwa rejestracji, państwa operatora, państwa konstruktora, państwa producenta, biegli wielu specjalności etc.

<sup>157</sup> K. Witkowska, *Oględziny. Aspekty procesowe i kryminalistyczne*, Warszawa 2013, s. 36–37 i 67 i n.

<sup>158</sup> M. Goc, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 16.

<sup>159</sup> J. Kasprzak, *Oględziny osoby, miejsca i rzeczy*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5141; A. Bogusławicz, *Kryminalistyczno-procesowe aspekty dowodów zmysłowych*, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr 7–8, s. 131; P. Girdwoyń, *Wersje kryminalistyczne. O wykrywaniu przestępstw*, Warszawa 2001, s. 222–250.

<sup>160</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 36–37.

informacje, analizuje je i planuje dalsze działania niezbędne dla realizacji celów postępowania przygotowawczego (art. 297 k.p.k.) oraz całego procesu karnego (art. 2 k.p.k.)<sup>161</sup>. W czasie tej czynności są zabezpieczane rzeczowe źródła dowodowe stanowiące niekiedy kluczowe dowody umożliwiające ustalenie okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia<sup>162</sup>.

Jest to również czynność zasadniczo niepowtarzalna, wymuszająca na prowadzącym „permanentny stan aktywności intelektualnej”, w czasie której trwa nieustanna analiza spostrzeżeń, a także związków przyczynowo-skutkowych między odnotowanymi zmianami w rzeczywistości a zazwyczaj licznymi na tym etapie wersjami kryminalistycznymi. W konsekwencji dochodzi do ciągłego modyfikowania przebiegu oględzin w poszukiwaniu danych pozwalających na weryfikację przyjętych hipotez za pomocą dedukcji i analogii<sup>163</sup>.

Rozważania na temat oględzin miejsca zdarzenia należy rozpocząć od wyjaśnienia pojęcia „oględziny”. Z uwagi na brak definicji ustawowej w pierwszej kolejności należy sięgnąć do definicji słownikowej, zgodnie z którą oględziny oznaczają „dokładne obejrzenie kogoś lub czegoś przez upoważnioną do tego osobę lub komisję”<sup>164</sup>, jak również „oglądanie, obejrzenie kogoś, czegoś, lustracja, przegląd”<sup>165</sup>.

Wbrew przytoczonej wyżej definicji oględziny jako czynność kryminalistyczno-procesowa nie ograniczają się tylko do opisu zastanej rzeczywistości poznanej przy wykorzystaniu jedynie zmysłu wzroku<sup>166</sup>. Są przy tym wykorzystywane wszystkie zmysły i wszelkie informacje zebrane za ich pomocą – o ile mogą być istotne dla rozstrzygnięcia sprawy – i powinny być odnotowane w protokole dokumentującym jej przebieg<sup>167</sup>.

W ramach czynności oględzin dochodzi do bezpośredniego zmysłowego poznania określonego przedmiotu tej czynności i utrwalenia jego stanu, co może dostarczyć informacji o zdarzeniu i jego okolicznościach oraz osobach biorących w nim udział, w tym o ich rolach<sup>168</sup>.

---

<sup>161</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5141.

<sup>162</sup> M. Goc, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 16.

<sup>163</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *Kryminalistyka. Wybrane zagadnienia teorii i praktyki śledczo-sądowej*, Toruń 2009, s. 420.

<sup>164</sup> E. Sobol, *Słownik języka polskiego PWN*, Warszawa 1996, s. 572.

<sup>165</sup> M. Szymczak (red.), *op.cit.*, s. 471.

<sup>166</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny miejsca. Teoria i praktyka*, Toruń 2011, s. 32–33.

<sup>167</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5143.

<sup>168</sup> M. Bartnik, W. Lis, *Leksykon kryminalistyki 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2016, s. 157.

Zgodnie z treścią art. 207 § 1 k.p.k. oględziny jako czynność procesowa mogą dotyczyć miejsca, osoby lub rzeczy<sup>169</sup>.

Z racji tematyki poruszanej w niniejszym rozdziale, poza pojęciem „oględzin” należy wyjaśnić również pojęcie „miejsca zdarzenia”.

Zgodnie z definicją słownikową miejscem jest „część jakiejś określonej powierzchni” lub „pomieszczenie, lokal, teren służący określonemu celowi”<sup>170</sup>. Zdarzeniem natomiast jest „to, co się zdarzyło”<sup>171</sup>. W kryminalistyce pojęcie to używane jest do określenia przedmiotu zainteresowania tej gałęzi nauki. Pozwala ono na uniknięcie posługiwania się pojęciem przestępstwa, zwłaszcza że jest ono stosowane do opisu następstw danego faktu w momencie, gdy jeszcze nie wiadomo, czy doszło do popełnienia przestępstwa w rozumieniu prawa karnego materialnego<sup>172</sup>.

W ujęciu kryminalistycznym „miejsce zdarzenia” obejmuje zarówno miejsce, w którym doszło do zdarzenia, jak i miejsce, w którym uczestnicy zdarzenia (np. sprawca, ofiara) mogli pozostawić ślady przed jego zaistnieniem (np. ślady dojścia), jak i po jego zaistnieniu (np. ślady ucieczki sprawcy)<sup>173</sup>. Miejsce zdarzenia jest obszarem, na którym zaistniały fakty relewantne ze względu na możliwość odnalezienia na nim rzeczowego materiału dowodowego lub znalezienia środków dowodowych<sup>174</sup>. Miejscem oględzin jako czynności kryminalistyczno-procesowej będzie więc część przestrzeni, na której można odnaleźć rzeczowe, szeroko rozumiane, skutki zdarzenia mającego lub mogącego mieć charakter przestępczy<sup>175</sup>. Granice miejsca zdarzenia w dużej mierze zależą od rodzaju i dynamiki czynu przestępnego.

Mając na względzie tematykę niniejszej dysertacji, pojęcie „miejsce zdarzenia” będzie w niej używane głównie w odniesieniu do obszaru obejmującego miejsce występowania śladów kontaktu statku powietrznego z przeszkodami terenowymi oraz ziemią, a także miejsca upadku statku powietrznego, jego wcześniej zdekomponowanych fragmentów oraz szeroko rozumianego ładunku.

Podkreślenia wymaga jednak fakt, że w ramach śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej konieczne może okazać się przeprowadzenie oględzin również innego miejsca związanego ze zdarzeniem. Mogą nim być stanowisko pracy kontrolera ruchu lotniczego, osoby odpowiedzialnej za ocenę warunków atmosferycznych panujących w czasie

---

<sup>169</sup> C. Kulesza, *Dowody*, [w:] C. Kulesza, P. Starzyński, *Postępowanie karne*, Warszawa 2020, s. 214–215.

<sup>170</sup> E. Sobol, *op.cit.*, s. 442.

<sup>171</sup> *Ibidem*, s. 1300.

<sup>172</sup> M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 329–330.

<sup>173</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka. Zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 56–57.

<sup>174</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 67 i n.

<sup>175</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka*, Warszawa 1958, s. 242.

podejścia do lądowania, miejsce, z którego pilot BSP kontrolował owo urządzenie, czy też miejsce, z którego sprawca oślepił pilota przy użyciu wiązki lasera i w ten sposób spowodował niebezpieczeństwo zaistnienia katastrofy lotniczej<sup>176</sup>.

Nie należy zapominać, że na miejscu zdarzenia istnieje możliwość realizowania, w ramach szeroko pojętego badania tego miejsca, wielu innych czynności procesowych i pozaprocesowych, takich jak przesłuchanie, okazanie, przeszukanie, eksperyment czy penetracja terenu lub rozpytanie (art. 212 k.p.k.)<sup>177</sup>. Niemniej jednak fundamentalną dla ustalenia okoliczności zdarzenia i zarazem najbardziej złożoną jest czynność oględzin miejsca, w którym do niego doszło<sup>178</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że ustawodawca wiąże konieczność przeprowadzenia oględzin z pojęciem potrzeby. W rozumieniu słownikowym „potrzeba” jest czymś koniecznym, nieodzownym, niezbędnym do wykonania<sup>179</sup>.

Zarówno w doktrynie, jak i praktyce został ugruntowany pogląd, że owa potrzeba przeprowadzenia oględzin miejsca zdarzenia zachodzi w przypadku popełnienia przestępstw, z którymi wiąże się wysokie prawdopodobieństwo pozostawienia na miejscu zdarzenia śladów mogących posłużyć do odtworzenia jego przebiegu<sup>180</sup>. Do katalogu takich czynów należą przede wszystkim przestępstwo zabójstwa, kradzieży z włamaniem, wypadki drogowe i katastrofy (§ 169 regul.prok.). Inaczej mówiąc, potrzeba przeprowadzenia oględzin, rozumiana jako konieczność wykonania tej czynności, zachodzi w przypadkach uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa oraz istnienia szansy ujawnienia w ramach oględzin śladów lub dowodów umożliwiających realizację szeroko rozumianych celów procesu karnego.

Oględziny miejsca zdarzenia są czynnością kryminalistyczno-procesową, w czasie której organ prowadzący, po wnikliwym zapoznaniu się z przedmiotem oględzin (określonym wycinkiem przestrzeni), realizuje czynności zmierzające przede wszystkim do wykrycia, zabezpieczenia oraz wstępnego zbadania śladów kryminalistycznych (w ich szerokim ujęciu) w celu ustalenia okoliczności i charakteru zdarzenia, a następnie

---

<sup>176</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op. cit.*, s. 68–76; Zob. także: Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie...*, *op. cit.*, s. 81–84 – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/analizy/Sprawozdanie\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/analizy/Sprawozdanie_2019.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).

<sup>177</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op. cit.*, s. 88–97; M. Goc, M. Pękała, *Oględziny*, [w:] M. Goc, J. Moszczyński (red.), *Ślady kryminalistyczne. Ujawnianie, zabezpieczanie, wykorzystanie*, Warszawa 2007, s. 440; C. Kulesza, *Komentarz do art. 212 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] K. Dudka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 434.

<sup>178</sup> *Ibidem*, s. 439.

<sup>179</sup> M. Szymczak (red.), *op. cit.*, s. 820–821.

<sup>180</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op. cit.*, s. 59–60; J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op. cit.*, s. 5144.

wykrycia i ujęcia ewentualnego sprawcy czynu zabronionego<sup>181</sup>. Oględziny miejsca zdarzenia zmierzają do udzielenia odpowiedzi na tzw. siedem złotych pytań, tj.: Kto? Co? Gdzie? Za pomocą czego? Dlaczego? W jaki sposób? Kiedy?<sup>182</sup>. Uzyskanie odpowiedzi na zaproponowane przez H. Grossa, prekursora kryminalistyki, pytania ma fundamentalne znaczenie dla dalszych losów postępowania przygotowawczego<sup>183</sup>.

Wszystkie wskazane wyżej okoliczności implikują konieczność metodycznego podejścia do zagadnienia oględzin miejsca katastrofy lotniczej, poczynając od zebrania niezbędnych informacji o zdarzeniu, poprzez wszystkie fazy oględzin *sensu stricto*, a skończywszy na przekazaniu obszaru poddanego oględzinom do dyspozycji uprawnionego podmiotu.

Należy podkreślić, że w sprawach dotyczących katastrof lotniczych czynność oględzin miejsca zdarzenia jest czynnością nieodzowną, podejmowaną niezwłocznie po uzyskaniu informacji o zdarzeniu, często w ramach tzw. czynności w niezbędnym zakresie (art. 308 k.p.k.)<sup>184</sup>. Czynność ta jest zasadniczo czynnością niepowtarzalną, a jej nieprzeprowadzenie, przeprowadzenie z opóźnieniem lub z szeregiem błędów metodycznych może skutkować zniekształceniem, a nawet utratą śladów i dowodów przestępczej działalności.

Bardzo ważne jest, aby czynność ta została właściwie udokumentowana.

## **2.2. Dokumentacja oględzin miejsca zdarzenia**

### **2.2.1. Protokół**

Zgodnie z treścią art. 143 § 1 pkt 3 k.p.k. oględziny są jedną z czynności procesowych, z którymi wiąże się konieczność spisania protokołu. Powyższe wynika z faktu, że podstawowym celem tej czynności jest utrwalenie stanu przedmiotu oględzin, ujawnienie, zabezpieczenie i utrwalenie dla potrzeb procesu śladów i przedmiotów mogących mieć znaczenie dla sprawy oraz udokumentowanie tych i innych działań podejmowanych w trakcie oględzin.

Protokoły z czynności wymienionych w art. 143 k.p.k. zasadniczo nie mogą być zastępowane żadnym innym sposobem lub formą utrwalania czynności (art. 147 § 1 k.p.k.)<sup>185</sup>. W polskim procesie karnym nie obowiązuje jednak legalna teoria dowodowa

---

<sup>181</sup> M. Goc, M. Pękała, *op.cit.*, s. 440; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 128–129.

<sup>182</sup> M. Goc, *op.cit.*, s. 19.

<sup>183</sup> H. Gross, *Handbuch für Untersuchungsrichter als System der Kriminalistik*, Monachium–Berlin–Lipsk 1922, s. 13.

<sup>184</sup> M. Goc, M. Pękała, *op.cit.*, s. 439.

<sup>185</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 października 1974 roku, IV KR 228/74, OSNKW 1974, nr 1, poz. 1; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 1983 roku, I KR 135/83, LEX nr 21984; wyrok Sądu

przewidująca, że okoliczności faktyczne mogą być ustalane jedynie za pomocą ustawowo określonych dowodów. Swoiste domniemanie prawdziwości treści protokołu może więc zostać obalone na podstawie innych dowodów, w tym również przesłuchań uczestników protokołowanej czynności, z których depozycji może wyłaniać się odmienny, niż opisany w protokole, obraz przebiegu czynności<sup>186</sup>. Należy pamiętać, że czynność protokołowania jest wtórna wobec czynności protokołowanej i jako taka nie może mieć na nią wpływu. Powyższe czyni więc wątpliwym pogląd, że w przypadku dokonania oględzin bez spisania protokołu czynność ta jest bezskuteczna i nieważna, a wszystkie przedmioty i ślady, które zostały w jej trakcie zabezpieczone, tracą walor wiarygodności<sup>187</sup>.

Bez wątpienia walor gwarancyjny protokołu ma ogromne znaczenie, w szczególności w zakresie dotyczącym prawidłowości zabezpieczania przedmiotów i śladów w toku oględzin. Brak protokołu zawierającego opis spostrzeżeń oraz działań realizowanych w trakcie protokołowanej czynności procesowej może prowadzić do zaistnienia faktycznej trudności dowodzenia lub wręcz niemożności ustalenia danej okoliczności<sup>188</sup>. Niemniej jednak – jak już wskazano – protokół nie jest jedynym dowodem potwierdzającym przeprowadzenie i rzeczywisty przebieg czynności procesowej<sup>189</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że notatka urzędowa nie może zastąpić protokołu z czynności wymienionych w art. 143 k.p.k., w tym protokołu oględzin. W orzecznictwie przyjmuje się, że treści takiej notatki nie można ujawnić na rozprawie<sup>190</sup>.

Podkreślenia wymaga jednak fakt, że charakter oględzin miejsca zdarzenia, w tym fakt możliwie wiernego dokumentowania w ich trakcie stanu zastanego oraz czynności wielu osób posiadających specjalistyczną wiedzę i doświadczenie, prowadzi do tego, że środek dowodowy w postaci protokołu z tej czynności cechuje *de facto* większa

---

Apelacyjnego w Lublinie z dnia 11 maja 2004 roku, II Aka 101/04, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 1, poz. 23.

<sup>186</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2005 roku, III KK 173/04, LEX nr 148194; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2006 roku, V KK 22/06, LEX nr 198091; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2007 roku, IV KK 421/06, LEX nr 459641; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 maja 2008 roku, II KK 262/07, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 12, poz. 17.

<sup>187</sup> G. Kędzińska, *Okiem prawnika*, „Policyjny Biuletyn Szkoleniowy” 1998, nr 1–2, s. 89.

<sup>188</sup> T. Kanty, *Brak protokołu a niewadliwość czynności procesowej*, „Przegląd Sądowy” 2018, nr 1, s. 73.

<sup>189</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2005 roku, III KK 173/04, LEX nr 148194; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 marca 1988 roku, II KR 325/87, OSNPG 1989, nr 2, poz. 33; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 maja 1985 roku, V KRN 222/85, OSNPG 1986, nr 1, poz. 8.

<sup>190</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lutego 1981 roku, II KR 2/81, OSNPG 1981, nr 10, poz. 113; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 października 1985 roku, III KR 215/85, OSNPG 1986, nr 6, poz. 82.

wiarygodność niż przykładowo późniejsze zeznania osób uczestniczących w oględzinach<sup>191</sup>.

Przyjmuje się, że protokół oględzin miejsca zdarzenia powinien zostać spisany tak, aby dostarczyć czytającemu możliwie wierny obraz przedmiotu i przebiegu tej czynności. W protokole tym powinny znaleźć się informacje umożliwiające czytającemu wyobrażenie sobie miejsca zdarzenia niemalże tak, jakby sam na nim był i uczestniczył w tej czynności, wraz z istotnymi dla rozstrzygnięcia sprawy szczegółami, w tym charakterystycznymi cechami miejsca i przedmiotów poddawanych oględzinom<sup>192</sup>.

Zgodnie z treścią art. 148 § 1 k.p.k. protokół powinien zawierać oznaczenie czynności, jej czasu i miejsca oraz osób w niej uczestniczących, opis przebiegu czynności oraz oświadczenia i wnioski jej uczestników, wydane w toku czynności postanowienia i zarządzenia, a jeżeli postanowienie lub zarządzenie sporządzono osobno wzmiankę o jego wydaniu, a także w miarę potrzeby stwierdzenie innych okoliczności dotyczących przebiegu czynności.

W protokole oględzin miejsca zdarzenia można wyodrębnić część wstępną, opisową i końcową<sup>193</sup>.

W części wstępnej należy zawrzeć informacje o rodzaju czynności, miejscu jej realizacji oraz dacie i godzinie rozpoczęcia. Następnie należy wskazać podmiot prowadzący czynność oraz pozostałych uczestników czynności, wymieniając ich stopnie, imiona, nazwiska, a także skrótowo zakres ich zadań i odpowiedzialności. W tym miejscu musi pojawić się informacja o sposobie rejestrowania czynności oraz używanym do tego celu sprzęcie technicznym. Dalej należy podać syntetyczną informację o przedmiocie czynności, pouczenia dla uczestników, a także właściwą podstawę prawną prowadzenia czynności, jej dokumentowania oraz uczestniczenia w niej wezwanych biegłych i specjalistów.

W części opisowej należy opisać miejsce zdarzenia i jego charakterystykę ze wskazaniem występujących warunków atmosferycznych oraz rodzaju oświetlenia. W przypadku czynności długotrwałych warunki atmosferyczne i oświetlenie zmieniają się, co wymaga okresowej kontroli i wzmianki w protokole. Trzeba opisać sposób realizacji czynności, przyjętą metodę oględzin wraz z jej ewentualnymi modyfikacjami, a także

---

<sup>191</sup> R. Kmiecik, *Oględziny w procesie karnym. Niektóre zagadnienia formalno-dowodowe*, „Annales Uniwersytetu M. Curie-Skłodowskiej” 1984, vol. XXXI, 6, Sectio G, s. 99.

<sup>192</sup> B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Warszawa 1996, s. 352.

<sup>193</sup> *Ibidem*; V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 289; podobnie: P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 250. Szerzej na temat zawartości merytorycznej poszczególnych części protokołu: podrozdział 2.5 i następne.



zaznaczyć momenty przechodzenia do kolejnych faz. W protokole i na szkicu należy podać informacje o miejscach wejścia w obszar oględzin oraz ścieżkach bezpiecznego poruszania się. Część opisowa powinna zawierać informacje o poczynionych spostrzeżeniach co do właściwości opisywanych przedmiotów oraz ich otoczeniu. W protokole nie należy zapomnieć o opisie miejsca i sposobu ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia śladów, dowodów rzeczowych i zwłok oraz szczątków ludzkich.

Ważne jest również odnotowywanie w protokole ustaleń negatywnych, tj. informacji o braku śladów i przedmiotów, jakich należałoby się spodziewać w danym miejscu<sup>194</sup>.

W tej części odnotowuje się również bieżące oświadczenia lub wnioski uczestników, a także wydane w toku czynności postanowienia i zarządzenia lub wzmianki o ich wydaniu poza protokołowaną czynnością (art. 148 § 1 pkt 2 i 3 k.p.k.).

W końcowej części protokołu oględzin miejsca zdarzenia powinny pojawić się następujące elementy: zbiorczy wykaz zabezpieczonych śladów i przedmiotów, wykaz sporządzonej dokumentacji technicznej, tj. szkiców, fotografii, filmów, omówienie skreśleń, poprawek i uzupełnień oraz data i godzina zakończenia czynności.

Ponadto należy odnotować informację o odczytaniu protokołu oraz ewentualne oświadczenia wnioski lub zarzuty uczestników czynności. Co najmniej na ostatniej stronie powinny znaleźć się podpisy wszystkich osób uczestniczących w protokołowanej czynności lub wzmianka o niemożności złożenia podpisu przez wskazane osoby (art. 150 § 1 k.p.k.). W przypadku, gdy nie wszystkie osoby podpisały protokół, należy zostawić nieco miejsca na adnotację o złożeniu brakujących podpisów w późniejszym okresie z podaniem przyczyn (art. 151 § 2 k.p.k.).

W przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej miejsce zdarzenia obejmuje zazwyczaj duży obszar, na którym znajduje się ogromna ilość fragmentów statku powietrznego, jego ładunku, ciał ofiar itp.<sup>195</sup> Fakt ten implikuje zazwyczaj konieczność podziału miejsca zderzenia na kilka lub nawet kilkanaście sektorów. Podział na sektory sprawia, że oględziny realizowane w poszczególnych sektorach są dokumentowane w odrębnych protokołach, przy czym sporządzany jest dodatkowo tzw. protokół główny będący dla nich swoistą nadbudową.

W przypadku sporządzania protokołu głównego oraz protokołów sektorowych niezwykle ważne jest przyjęcie jednolitego nazewnictwa, tak aby nie dochodziło do

---

<sup>194</sup> B. Hołyst, *op.cit.*, Warszawa 1996, s. 353; A. Bogusłowicz, *op.cit.*, s. 129.

<sup>195</sup> R. Konieczka, *Potencjalne zagrożenia podczas wykonywania oględzin miejsca wypadku lotniczego*, „Problemy Kryminalistyki” 2015, nr 289, s. 17.

chaosu terminologicznego utrudniającego później zorientowanie się we właściwym znaczeniu użytych sformułowań. Ważne jest również, aby używać właściwego słownictwa, tj. zgodnego z jego rzeczywistym znaczeniem, możliwie precyzyjnie opisującego zastaną rzeczywistość. Zagadnienie to jest problematyczne w przypadku „zwykłych” oględzin miejsca zdarzenia, kiedy opisujący używa rzekomo profesjonalnego języka, nie do końca znając znaczenie używanych przez siebie słów. W przypadku opisu, na przykład elementów konstrukcyjnych samolotu, których profesjonalne nazwy nie są w powszechnym użyciu, problem ten wydaje się jeszcze bardziej istotny. Niewłaściwe nazwy opisywanych przedmiotów mogą później znacząco utrudnić zrozumienie treści protokołu i zarazem odtworzenie rzeczywistego obrazu miejsca zdarzenia. Problem ten może zostać wyeliminowany w przypadku udziału w czynności biegłego dysponującego wiedzą na temat budowy danego statku powietrznego. W sytuacji, gdy udział biegłego nie jest możliwy, negatywne konsekwencje błędnego nazewnictwa lub błędnej identyfikacji opisywanych w protokole elementów wraku mogą zostać zniwelowane poprzez wpisywanie do protokołów numerów wykonywanych zdjęć bezpośrednio po opisie fotografowanego przedmiotu. Wówczas będzie możliwe porównanie opisu przedmiotu z wykonaną fotografią i ewentualne wyeliminowanie wskazanych wyżej błędów w ramach opinii biegłego.

Protokół główny powinien zawierać godzinę rozpoczęcia czynności realizowanych przez zespół oględzinowy na miejscu zdarzenia. Spisywanie tego protokołu rozpoczyna się niemalże bezpośrednio po przybyciu zespołu na miejsce, dlatego niezwykle ważne jest opisanie w nim panujących warunków atmosferycznych (temperatury, ciśnienia atmosferycznego, widoczności, opadów itp.), w tym także istotnych zjawisk przemijających, jak występowanie mgły, gołoledzi, gradu, silnych porywów wiatru etc. W protokole tym należy ogólnie opisać rodzaj użytego oświetlenia, a także zawrzeć oświadczenia osób biorących udział w czynnościach na miejscu zdarzenia, na przykład dotyczące przemieszczania fragmentów wraku w czasie akcji ratunkowej lub wcześniejszego występowania wskazanych wyżej zjawisk pogodowych.

W protokole głównym powinno znaleźć się precyzyjne określenie stałych punktów odniesienia (SPO), stałych linii odniesienia (SLO) oraz ewentualnie stałych płaszczyzn odniesienia. Przy ich użyciu należy określić granice obszaru poddawanego oględzinom. Można też już w tym protokole podać granice poszczególnych sektorów<sup>196</sup>. Ważne jest, aby w miarę możliwości łączyć granice obszaru podlegającego oględzinom

---

<sup>196</sup> Należy pamiętać o wymiarowaniu za pomocą urządzeń pomiarowych wyposażonych w GPS. Podane powinny zostać wymiary w układzie 3D (również wysokość pomiaru).

oraz poszczególnych sektorów ze stałymi liniami lub punktami topograficznymi. Należy pamiętać o dołączeniu do tego protokołu (w formie załącznika) szkicu ogólnego miejsca zdarzenia<sup>197</sup>.

Podkreślenia wymaga konieczność sporządzania protokołu oględzin na bieżąco, czyli na miejscu zdarzenia, w czasie realizacji opisywanych w nim działań. Jako niedopuszczalne należy uznać spisywanie protokołu „na brudno”, po czym na podstawie często chaotycznych zapisków tworzenie protokołu w innym miejscu.

W tym miejscu warto zauważyć, że w trakcie oględzin miejsca zdarzenia – zgodnie z treścią art. 212 k.p.k. – istnieje możliwość dokonywania innych czynności dowodowych (czynności wypadkowych). Realizacja tych czynności nie wymaga wówczas spisania odrębnych protokołów<sup>198</sup>.

Dokumentując czynność procesową, należy unikać istotnych błędów i braków w treści protokołu. Część z nich można konwalidować w przyszłości, jak na przykład wspomniany wcześniej brak podpisów wszystkich uczestników, część zaś nie podlega łatwej konwalidacji i pociąga za sobą konieczność powtórzenia czynności. Należy liczyć się z tym, że ogół uchybień merytorycznych i proceduralnych zostanie zweryfikowany w toku dalszego procesu. Wszelkie dostrzeżone braki oraz błędy należy konwalidować przed podjęciem decyzji kończącej postępowanie przygotowawcze, mając świadomość, że zostaną one poddane weryfikacji na etapie postępowania jurysdykcyjnego lub w czasie ewentualnego rozpatrywania przez sąd zażalenia na decyzję kończącą śledztwo. Wskazane wyżej okoliczności powinny skłaniać organ procesowy do dochowania najwyższej staranności w realizacji czynności dowodowych, w tym dążenia do ich kompletności oraz nienaganności formalnej<sup>199</sup>.

W trakcie oględzin miejsca zdarzenia dochodzi niekiedy do nieprawidłowego oznaczania przedmiotu oględzin, braków w zakresie dokładnego wskazania granic obszaru objętego oględzinami, a także niewyznaczenia stałych punktów, linii lub płaszczyzn odniesienia. Błędem jest również używanie wieloznacznej, nieprofesjonalnej lub nierzadko niewłaściwej terminologii w odniesieniu do opisywanych przedmiotów lub

---

<sup>197</sup> *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, Warszawa 2019, s. 36–37 – <https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177811,Metodyka-ogledzin-miejsc-przestepstw-o-charakterze-terrorystycznym-i-katastrof.html>, (dostęp: 02.05.2020 r.). Szerzej na ten temat w dalszej części niniejszej pracy.

<sup>198</sup> P. Hofmański, *Komentarz do art. 212 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] Hofmański P. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2011, Legalis; M. Błoński, *Pozostałe dowody*, [w:] M. Błoński, M. Zbrojewska, *Dowody i postępowanie dowodowe w procesie karnym. Komentarz praktyczny z orzecnictwem. Wzory pism procesowych*, Warszawa 2020, s. 240; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 roku, IV KK 209/06, OSNKW 2006, nr 12, poz. 114.

<sup>199</sup> E. Samborski, *Zarys metodyki pracy prokuratora*, Warszawa 2008, s. 127.

zjawisk. Istotną pomyłką jest także pomijanie opisu sposobu zabezpieczania śladów lub czynności wykonywanych zazwyczaj przez technika kryminalistyki (specjalistę w rozumieniu art. 205 § 1 k.p.k.), które finalnie nie przyniosły pozytywnych rezultatów. Czasami dochodzi także do rozbieżności pomiędzy treścią sporządzonego protokołu a wykonaną dokumentacją techniczną (szkicem, fotografią) czy też braków w dołączanych do protokołów wykazach zabezpieczonych śladów i przedmiotów<sup>200</sup>.

Niezwykle częstym problemem, związanym z dokumentowaniem czynności oględzin miejsca zdarzenia, jest wypełnianie protokołu oraz metryczek śladu/przedmiotu nieczytelnym pismem ręcznym. Nierzadko fakt sporządzania dokumentacji odręcznym pismem, bezpośrednio na miejscu zdarzenia, w niewygodnej pozycji (stojącej, bez właściwego podparcia) powoduje, że dokumenty te bywają nieczytelne nawet dla ich autora. Rozwiązaniem jest sporządzanie protokołu z użyciem komputera wyposażonego w odpowiednie oprogramowanie, co jednak pociąga za sobą konieczność stworzenia całego, w zasadzie stacjonarnego, stanowiska pracy protokolanta ze stolikiem, krzesłem, dostępem do prądu, oświetleniem itp. Taki protokolant z oczywistych przyczyn nie może stale podążać za zespołem oględzinowym, czego skutkiem są trudności komunikacyjne w czasie dyktowania protokołu. Ten *stricte* praktyczny problem można rozwiązać, wyposażając protokolanta oraz prowadzącego czynność w zestrojone radiostacje. Istotnymi mankamentami takiego rozwiązania są jednak niemożność bieżącego kontrolowania treści protokołu przez prowadzącego oględziny oraz potencjalna możliwość korzystania z pasma radiowego wykorzystywanego do łączności przez inne, niepowołane osoby.

Innym uchybieniem, związanym z wypełnianiem formularzy protokołów oględzin, jest pozostawianie niewypełnionych rubryk w ich części wstępnej i końcowej. Niewypełnione rubryki należy skreślić lub uzupełnić słownie poprzez wpisanie „brak” lub „nie dotyczy” w zależności od okoliczności.

Uchybieniami są również pominięcie w protokole kwestii występujących w nim skreśleń i poprawek oraz niedopatrzienia związane z brakiem podpisów wszystkich osób uczestniczących w protokołowanej czynności. W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa wystąpienia wskazanych wyżej uchybień zasadne jest dokładne sprawdzenie protokołu, zanim zostanie on odczytany uczestnikom czynności przed złożeniem przez nich podpisów.

---

<sup>200</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 296–297.

Mając na względzie wagę środka dowodowego, jakim jest protokół oględzin miejsca katastrofy lotniczej, należy uznać za zalecane parafowanie każdej ze stron protokołu przez wszystkich uczestników czynności. Dobrym rozwiązaniem jest wówczas zawarcie w stopce protokołu miejsc dedykowanych konkretnym uczestnikom czynności. Niekiedy jednak, przy dużej liczbie uczestników może okazać się, że niemal połowa każdej ze stron protokołu będzie przeznaczona na podpisy. Wskazane rozwiązanie wpływa również znacząco na długość trwania całej czynności<sup>201</sup>.

Niwelowaniu niedoskonałości związanych z koniecznością przekształcenia tego, co subiektywnie postrzega organ prowadzący czynność oględzin na treść protokołu, służą dodatkowe formy utrwalania zastanego stanu rzeczy, a także przebiegu samej czynności procesowej w postaci załączanych do protokołu szkiców, fotografii, nagrań wideo czy też skanów 3D<sup>202</sup>.

### 2.2.2. Szkice

W przypadku oględzin miejsca zdarzenia niezwykle przydatnym sposobem dokumentowania jego stanu jest sporządzanie różnego typu szkiców. Przyjmuje się, że sporządzenie szkicu jest wymagane zawsze, gdy konieczne jest dokładne utrwalenie wyglądu miejsca zdarzenia<sup>203</sup>. Szkice sporządzane na papierze milimetrycznym są obecnie wypierane przez precyzyjne rysunki komputerowe, nierzadko generowane automatycznie przez specjalistyczne oprogramowanie, na podstawie danych z naziemnych skanerów laserowych 3D lub fotografii czy filmów wykonywanych przy użyciu BSP<sup>204</sup>.

Szkic miejsca zdarzenia powinien zawierać nazwę szkicu, najczęściej odnoszącą się do nazwy szkicowanego miejsca, oznaczenie daty oraz czasu jego sporządzenia, skalę, wskazanie kierunku północnego, stałych linii, punktów, a niekiedy płaszczyzn odniesienia, a także lokalizację stałych elementów jak budynki, drogi, linie energetyczne itp.<sup>205</sup>

Sporządzając szkic, należy posługiwać się ogólnie przyjętymi znakami stosowanymi w topografii oraz kryminalistyce, a także zachowywać zasady rysunku technicznego<sup>206</sup>. W przypadku użycia symboli niestosowanych powszechnie w części

---

<sup>201</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 2.10 niniejszej pracy.

<sup>202</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 284; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 132.

<sup>203</sup> B. Hołyst, *op.cit.*, Warszawa 1996, s. 356; J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5151.

<sup>204</sup> M. Brzozowska, W. Kubisz, J. Kościuk, L. Koźmiński, *Wykorzystanie możliwości skanowania 3D w oględzinach i dokumentowaniu miejsca zdarzenia*, „Problemy Kryminalistyki” 2010, nr 267, s. 52; *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 27.

<sup>205</sup> Por. J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5151.

<sup>206</sup> *Ibidem*.

końcowej należy umieścić stosowne objaśnienia. W ramach szkicu można zawrzeć również opis słowny warunków, których nie sposób było przedstawić graficznie. Każdy szkic powinien zawierać dane osoby lub osób, które go sporządziły oraz ich podpisy<sup>207</sup>.

Szkice można sporządzać w rzucie poziomym, pionowym i krzyżowym w zależności od tego, jaki rzut najlepiej zobrazuje daną sytuację<sup>208</sup>.

W ramach oględzin miejsca katastrofy lotniczej sporządza się szkic ogólny oraz liczne szkice szczegółowe<sup>209</sup>.

Zasadą powinno być umieszczanie na szkicach (ogólnych i szczegółowych) najistotniejszych z punktu widzenia badania zdarzenia lotniczego elementów statku powietrznego. Powinny więc zostać na nich zobrazowane, z zachowaniem właściwej skali oraz wymiarowaniem, skrzydła i stateczniki, silniki ze śmigłami i wirnikami, elementy podwozia, a także rejestratory pokładowe, a w przypadku wojskowych statków powietrznych dodatkowo fotele katapultowe, spadochrony oraz elementy uzbrojenia<sup>210</sup>.

Szkic miejsca katastrofy lotniczej powinien obrazować rozmieszczenie zwłok i szczątków ofiar, a ponadto śladów pierwszego zetknięcia się statku powietrznego z przeszkodami terenowymi oraz ziemią<sup>211</sup>. Na szkicu można zobrazować stożek rozrzutu elementów statku powietrznego, jego oś oraz kierunek.

Szkic ogólny, zwany też ogólnoorientacyjnym, powinien przedstawiać miejsce zdarzenia w dużej skali, przy czym zastosowana skala zależy od wielkości obszaru zdarzenia. Obrazuje on zazwyczaj nie tylko wrakowisko, lecz także wcześniejszy (planowany i rzeczywisty) tor lotu oraz kierunek zderzenia statku powietrznego z ziemią. Wrakowisko, pierwsze ślady zetknięcia z ziemią oraz przeszkodami terenowymi powinny być ujęte na jednym szkicu z pobliskim lotniskiem, miejscowością w pobliżu której doszło do zdarzenia lub innym obiektem mogącym mieć wpływ na przebieg lotu (zbiorniki wodne, wysokie zabudowania, maszty radiowe itp.)<sup>212</sup>. Z uwagi na dużą skalę szkicu nie odwzorowuje się na nim wszystkich ustalonych szczegółów, aby nie zaciemnić obrazu. Niekiedy istotne jest umieszczenie na szkicu odległości od pierwszych śladów zetknięcia z ziemią do progu pasa najbliższego lotniska, od prawidłowego toru lotu do rzeczywistego toru lotu ustalonego na podstawie śladów na przeszkodach terenowych i ziemi czy odległości między poszczególnymi przeszkodami terenowymi posiadającymi

---

<sup>207</sup> *Ibidem*, s. 5152.

<sup>208</sup> Rzut poziomy obrazuje niejako widok z góry. Rzut pionowy stanowi przekrój obiektu w pionie. Rzut krzyżowy stanowi rozwinięcie płaszczyzn (niekiedy tylko niektórych) w rzucie poziomym lub pionowym.

<sup>209</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 36–37.

<sup>210</sup> *Ibidem*.

<sup>211</sup> *Ibidem*.

<sup>212</sup> *Ibidem*.

ślady zetknięcia ze statkiem powietrznym. Tworząc szkic ogólny miejsca zdarzenia obejmującego rejon lotniska, wykorzystuje się aktualne mapy, plany i schematy lotniska.

W przypadku podziału miejsca zdarzenia na sektory szkic ogólny, obejmujący całe miejsce zdarzenia, powinien zawierać stałe punkty, linie i płaszczyzny odniesienia służące do wyznaczenia granic poszczególnych sektorów. Taki szkic dołącza się do protokołu głównego (wstępnego). Istnieje również możliwość sporządzania szkiców ogólnych obrazujących poszczególne sektory, dołączanych do protokołów ich oględzin.

Szkice szczegółowe mogą przedstawiać zarówno właściwe miejsce zdarzenia jako całość, poszczególne sektory, na które podzielono miejsce zdarzenia wraz z ich numeracją, jak i określone aspekty miejsca katastrofy<sup>213</sup>. Szkice szczegółowe powinny zawierać każdorazowo stałe punkty, linie i płaszczyzny odniesienia, granice sektorów, najważniejsze fragmenty wraku lub istotne elementy infrastruktury (np. próg pasa startowego) i dodatkowo np. rozmieszczenie zwłok ofiar, strefy pożarów, jakie wybuchły na miejscu zdarzenia, plamy różnego typu substancji itp.

Zasadne jest tworzenie szkiców tematycznych, zwanych niekiedy specjalnymi, po to, aby zbyt duża liczba elementów zobrazowanych na szkicu nie zaciemniała prezentowanego obrazu. Można sporządzić oddzielne szkice dotyczące toru lotu statku powietrznego odwzorowanego na podstawie śladów terenowych, ułożenia zwłok i szczątków ludzkich czy tylko głównych fragmentów wraku<sup>214</sup>. Szkic toru lotu powinien przykładowo zawierać odwzorowanie linii ścinania drzew i śladów kontaktu statku powietrznego z innymi przeszkodami terenowymi, takimi jak linie energetyczne, kominy, maszty, dachy budynków, zobrazowanie bruzdy lub leja po zderzeniu statku powietrznego z ziemią, kierunku i odległości rozrzutu szczątków, zwymiarowanie tzw. stożka rozrzutu z jego osią, czyli zasadniczo położenia fragmentów wraku statku powietrznego, zaczynając od miejsca pierwszego zetknięcia się statku powietrznego z ziemią, kończąc na miejscu, w którym znajdują się najdalej ułożone elementy wraku. Warto zauważyć, że kształt i głębokość bruzdy lub leja spowodowanego upadkiem samolotu może zostać zobrazowany jeszcze bardziej szczegółowo na odrębnym szkicu.

Należy pamiętać, aby na szkicu, podobnie jak w treści protokołu, zawrzeć dokładną informację o precyzyjnie ustalonej wysokości względnej i bezwzględnej miejsca, w którym doszło do pierwszego zetknięcia samolotu z ziemią. Dokładne wymiarowanie, z uwzględnieniem wysokości względnej i bezwzględnej, powinno dotyczyć wszystkich miejsc zetknięcia statku powietrznego z przeszkodami terenowymi.

---

<sup>213</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5152.

<sup>214</sup> *Ibidem*.

Ułatwi to nie tylko precyzyjne odtworzenie toru lotu statku powietrznego w ostatnich sekundach przed katastrofą, lecz także pozwoli na czynienie ustaleń w zakresie konfiguracji samolotu (przykładowo konfiguracji do lądowania), jego pochylenia lub przechylenia, umożliwiając weryfikację danych zawartych w zapisach rejestratorów katastroficznych.

Na szkicu szczegółowym, dotyczącym głównych fragmentów wraku samolotu powinno zostać zobrazowane położenie fragmentów kadłuba, skrzydeł, stateczników pionowych i poziomych, silników oraz ładunku. Zasadne jest uzupełnienie szkicu o wyraźne oznaczenie obszarów, w których doszło do pożaru lub gdzie znajdowały się przeszkody terenowe będące potencjalną przyczyną defragmentacji. Na szkicu takim powinny znaleźć się wszystkie, większe, identyfikowalne części statku powietrznego znalezione na miejscu, ze wskazaniem ich nazwy i przynależności konstrukcyjnej, wielkość plam paliwa, oleju lub innych substancji (w szczególności mogących być przyczyną oparzeń chemicznych) oraz obszarów oddziaływania wysokiej temperatury (pożarów, wylotów silników odrzutowych etc.).

Dobłą praktyką jest również zaznaczanie na szkicach wyznaczonych wcześniej miejsc wejścia w obszar poddawany oględzinom oraz ścieżek bezpiecznego przemieszczania się po miejscu oględzin.

W przypadku katastrof lotniczych niezwykle ważne (szczególnie przy zdarzeniach mających miejsce w fazie lądowania) jest opracowywanie tzw. profili terenu – szkiców obrazujących ukształtowanie (wysokość) terenu pod torem lotu statku powietrznego. Przygotowanie tego typu profili wymaga jednak specjalistycznej wiedzy z zakresu geodezji oraz właściwego wyposażenia, co w praktyce prowadzi do konieczności uzyskiwania tego typu profili w ramach ekspertyzy biegłego lub zespołu biegłych geodetów.

Najczęstszymi błędami popełnianymi przy sporządzaniu szkiców jest brak zgodności pomiędzy treścią szkicu a treścią protokołu oględzin, pominięcie na szkicu elementów mających istotne znaczenie dla sprawy, niezachowanie skali prezentowanych obiektów, brak przejrzystości szkicu z uwagi na nagromadzenie zbyt wielu elementów oraz napisów, wymiarowanie obiektów bez wskazania miejsca, z którego wymiar bierze początek lub zbyt rozbudowana kolorystyka szkicu<sup>215</sup>.

---

<sup>215</sup> *Ibidem*, s. 5152–5153.



### 2.2.3. Dokumentacja fotograficzna i audiowizualna

Przebieg czynności protokolowanych może być utrwalany za pomocą urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk (art. 147 § 1 k.p.k.), co umożliwia ograniczenie treści protokołu do zapisu jedynie najbardziej istotnych oświadczeń osób biorących w nich udział (art. 147 § 3 k.p.k.). Utrwalanie czynności w sposób przewidziany w art. 147 k.p.k. korzystnie wpływa na znaczne skrócenie czasu prowadzenia oględzin.

Mimo coraz częstszego stosowania nowoczesnych technik dokumentowania miejsca zdarzenia, takich jak na przykład naziemne skanowanie laserowe 3D, w praktyce w dalszym ciągu duże znaczenie ma fotografia dokumentacyjna. Jej zasadniczym zadaniem jest uzupełniające względem protokołu dokumentowanie czynności procesowych<sup>216</sup>. Zgodzić się należy z twierdzeniem, że niekiedy, nawet najbardziej szczegółowy opis nie jest w stanie oddać wszystkich widocznych właściwości przedmiotu lub zjawiska, utrwalonych na profesjonalnie wykonanej fotografii<sup>217</sup>.

Dokumentację fotograficzną obecnie wykonuje się cyfrowymi aparatami fotograficznymi wyposażonymi w matryce o wysokiej rozdzielczości.

Współczesne cyfrowe aparaty fotograficzne pozwalają niezwykle wiernie oddać zastaną rzeczywistość, a możliwość wykonania setek, a niekiedy i tysięcy barwnych zdjęć o dużej rozdzielczości obrazu daje ogromne możliwości dla późniejszych analiz oraz badań<sup>218</sup>. Przykładowo zastosowanie, opartego na metodzie triangulacji, specjalistycznego oprogramowania komputerowego do przetwarzania obrazów dwuwymiarowych w obrazy trójwymiarowe pozwala nie tylko na zmianę perspektywy, lecz także na dokładne obliczenie odległości pomiędzy poszczególnymi obiektami, nawet jeżeli odległości te nie zostały zmierzone w czasie oględzin<sup>219</sup>.

Tradycyjną fotografię miejsca zdarzenia dzieli się zasadniczo na kilka rodzajów, przy czym kryteria podziału i nazewnictwo nie są w kryminalistyce jednorodne<sup>220</sup>. W starszej literaturze wyróżnia się przykładowo podział na fotografię orientacyjną, metryczną oraz poszczególnych przedmiotów lub śladów<sup>221</sup>. W nowszych opracowaniach proponuje się z kolei podział na fotografię ogólnorientacyjną, sytuacyjną i szczegółową<sup>222</sup>.

---

<sup>216</sup> J. Moszczyński, *Fotografia w kryminalistyce*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018, s. 176–177.

<sup>217</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5153; J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 177.

<sup>218</sup> J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 184–185.

<sup>219</sup> *Ibidem*, s. 188.

<sup>220</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 166; J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 179–180.

<sup>221</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 166.

<sup>222</sup> J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 176–179.

Przyjmując aktualne nazewnictwo, należy wskazać, że fotografia ogólnoorientacyjna obrazuje miejsce zdarzenia na tle najbliższego otoczenia. Fotografia sytuacyjna dokumentuje miejsce zdarzenia w większym zbliżeniu i zasadniczo obejmuje najważniejsze fragmenty dokumentowanego obszaru. Z kolei fotografia szczegółowa przedstawia właściwie oznaczone ślady i dowody rzeczowe, prezentując ich najważniejsze właściwości. Nierzadko stosuje się w niej wysokospecjalistyczne techniki fotografowania<sup>223</sup>.

W dokumentowaniu miejsca zdarzenia, w tym także miejsca katastrofy lotniczej, ogromne znaczenie ma fotografia metryczna, której celem jest takie zobrazowanie rzeczywistości, aby możliwe było zwymiarowanie utrwalonych na zdjęciach przedmiotów lub odległości. Fotografia metryczna jest wykonywana z wykorzystaniem taśm mierniczych, przymiarów i skalówek kryminalistycznych<sup>224</sup>.

Możliwość sprawnego i niewymagającego wielu nakładów i kosztów wykonywania tysięcy zdjęć nie powinna skłaniać do przesady w tym zakresie. Wykonanie ogromnej liczby zdjęć znacznie utrudnia później dostrzeżenie tych istotnych dowodowo. Fotografowane powinny być więc jedynie takie sytuacje, miejsca, rzeczy etc., których wygląd może mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>225</sup>.

Dobłą, ale praco- i czasochłonną praktyką jest wpisywanie wzmianki o wykonaniu fotografii w treść protokołu, a niekiedy celu wykonania fotografii, nazwy fotografowanego przedmiotu lub zjawiska oraz czasu sporządzenia fotografii. Większość cyfrowych aparatów fotograficznych i kamer umożliwia znakowanie zdjęć i filmów datą oraz godziną. Warunkiem właściwego wykorzystania tej funkcjonalności jest jednak uprzednie wprowadzenie właściwych parametrów początkowych, tj. prawidłowej daty i godziny<sup>226</sup>.

Szczegółowy opis fotografii w protokole z czynności oględzin pozwala na łatwiejsze późniejsze powiązanie treści protokołu z tablicą poglądową zawierającą wykonane fotografie, stanowiącą jego załącznik. Pozwala również prawidłowo opisać zdjęcia na sporządzanej, niekiedy wiele dni później, tablicy poglądowej i umożliwia uniknięcie wielu związanych z tym pomyłek. Samo więc zamieszczenie wzmianki w

---

<sup>223</sup> Szerzej na ten temat: R. Maliński, *Fotografia kryminalistyczna*, „Technika Kryminalistyczna”, Szczytno 1993, s. 37; J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 185–186, 188–192.

<sup>224</sup> Por. J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5153; J. Moszczyński, *Fotografia...*, *op.cit.*, s. 188.

<sup>225</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 165. Szerzej na ten temat: podrozdziały 2.5, 2.8 i 2.9 niniejszej pracy.

<sup>226</sup> Przed rozpoczęciem czynności oględzin miejsca zdarzenia konieczne jest precyzyjne ustalenie rzeczywistego czasu i zsynchronizowanie zegarków uczestników czynności.

protokole oględzin, iż „czynność utrwalano za pomocą aparatu fotograficznego” lub że „sporządzono fotografie” należy uznać za dalece niewystarczające.

Czynność oględzin można utrwalać, wykorzystując również urządzenie rejestrujące sam dźwięk (dyktafon). Warto jednak zauważyć, że specyfika tej czynności powoduje, iż bardziej zasadne jest utrwalanie zarówno dźwięku, jak i obrazu, przy czym należy pamiętać o sporządzeniu przekładu zapisu dźwięku, który wraz z nośnikiem zapisu staje się załącznikiem do protokołu (art. 147 § 3a k.p.k.).

Filmowanie czynności oględzin, szczególnie oględzin miejsca zdarzenia, pozwala nie tylko znacznie skrócić czas realizacji tej czynności, lecz także zarejestrować i poddawać później wielokrotnej analizie wszelkie czynności mogące mieć wpływ na ocenę stanu faktycznego zastanego na miejscu zdarzenia. Wykorzystanie technik audiowizualnych pozwala na dokonanie w przyszłości analizy zjawisk, a także działań lub zaniechań członków zespołu oględzinowego oraz innych osób przebywających na miejscu zdarzenia, często nieodnotowywanych w protokołach i nieutrwalanych na wykonywanych fotografiach, czego przykładem może być przemieszczanie lub demontaż poszczególnych elementów wraku, będące czynnościami często wpływającymi na ich stan. Zasadniczo sporządzanie w trakcie oględzin miejsca zdarzenia dokumentacji wideo nie powinno być podstawą do rezygnacji z wykonywania fotografii<sup>227</sup>.

#### **2.2.4. Skanery 3D**

Osiągnięcia nowoczesnej techniki znacznie ułatwiają realizację czynności na miejscu zdarzenia<sup>228</sup>. Podobnie jak było to z aparatami fotograficznymi i kamerami, które stanowią obecnie standardowe wyposażenie zespołu oględzinowego, w niedalekiej przyszłości standardem staną się urządzenia do naziemnego skanowania 3D<sup>229</sup>.

Skanowanie laserowe 3D zasadniczo jest metodą pomiarową, która wykorzystuje wiązkę lasera do zgromadzenia ogromnej ilości danych umożliwiających wygenerowanie geometrycznego modelu 3D skanowanego obiektu. Wynikiem skanowania zasadniczo jest chmura punktów, która to poddana obróbce przez specjalistyczne oprogramowanie komputerowe daje możliwość wygenerowania precyzyjnych szkiców, planów, map,

---

<sup>227</sup> Szerzej na temat zagadnień związanych ze sporządzaniem dokumentacji fotograficznej i audiowizualnej w toku oględzin miejsca katastrofy lotniczej w podrozdziałach 2.8 i 2.9 niniejszej pracy.

<sup>228</sup> Szkolenie z wykorzystania skanera 3D – <https://cszw.wp.mil.pl/pl/articles6-aktualnosci/szkolenie-z-wykorzystania-skanera-3d/> (dostęp: 10.08.2021 r.); Wykorzystali nowoczesny skaner 3D – <https://zabrze.policja.gov.pl/k29/informacje/wiadomosci/271102,Wykorzystali-nowoczesny-skaner3D.html> (dostęp: 10.08.2021 r.)

<sup>229</sup> Urządzenia tego typu pozostają w dyspozycji Policji i Żandarmerii Wojskowej; A. Borowska-Solonyńko, K. Maksymowicz, W. Tunikowski, *Badanie miejsca i ofiar zamachów terrorystycznych*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 303.

rysunków, modeli terenu, wizualizacji 3D w technologii Virtual Reality etc.<sup>230</sup> Nowoczesne skanery mogą w trakcie skanowania pobierać informacje dotyczące kolorów skanowanego obiektu. Co więcej, powszechna jest obecnie integracja skanera 3D z cyfrowym aparatem fotograficznym, co pozwala na jednoczesne gromadzenie dokumentacji umożliwiającej nałożenie na wygenerowany produkt fotorealistycznej tekstury<sup>231</sup>.

Wykorzystanie skanerów 3D na miejscu zdarzenia umożliwia szybkie udokumentowanie jego wyglądu, z milimetrową wręcz dokładnością oraz bez konieczności udziału w tym procesie wielu osób. Okoliczności te czynią naziemne skanery 3D nieocenionym narzędziem, jakie powinno być wykorzystywane w statycznej fazie oględzin, gdy priorytetem jest utrwalenie stanu zastanego miejsca zdarzenia.

Warto zauważyć, że zastosowanie tej technologii umożliwia dokonywanie na późniejszym etapie śledztwa precyzyjnych, wtórnych pomiarów zeskanowanych obiektów<sup>232</sup>.

Jedynymi mankamentami tej metody są brak możliwości odtworzenia wyglądu powierzchni, na którą nie padła wiązka lasera, oraz niemożność wykonania skanowania w niekorzystnych warunkach atmosferycznych (duża wilgotność, opady) oraz przy dużym zapyleniu<sup>233</sup>.

### **2.3. Przygotowanie do oględzin miejsca katastrofy lotniczej**

Wszelkie działania przygotowawcze do czynności oględzin miejsca katastrofy lotniczej powinny uwzględniać podstawowe zasady kryminalistyczne, do których należą<sup>234</sup>:

- 1) Zasada planowania działań,
- 2) Zasada szybkości działania,
- 3) Zasada dokładności,
- 4) Zasada instrumentalizacji działań,
- 5) Zasada ekonomiki działania,
- 6) Zasada koordynacji działań,

---

<sup>230</sup> M. Brzozowska, W. Kubisz, J. Kościuk, L. Koźmiński, *op.cit.*, s. 52.

<sup>231</sup> Skaniny laserowy – [https://www.tripiodi.pl/skaniny-laserowy?utm\\_source=dwords&hsa\\_tgt=kwd-310111413008&hsa\\_kw=skanowanie%203d&hsa\\_cam=13758308309&gclid=EAIaIQobChMI-uXW54am8gIVPgWiAx3GMwMYEAAAYAiAA%20EgI94PD\\_BwE&hsa\\_%20mt=p&utm\\_campaign=&hsa\\_src=g&hsa\\_acc=7424216979&hsa\\_net=adwords&hsa\\_grp=124900258312&hsa\\_ad=531340154040&utm\\_medium=ppc&utm\\_term=skanowanie%203d&hsa\\_ver=3](https://www.tripiodi.pl/skaniny-laserowy?utm_source=dwords&hsa_tgt=kwd-310111413008&hsa_kw=skanowanie%203d&hsa_cam=13758308309&gclid=EAIaIQobChMI-uXW54am8gIVPgWiAx3GMwMYEAAAYAiAA%20EgI94PD_BwE&hsa_%20mt=p&utm_campaign=&hsa_src=g&hsa_acc=7424216979&hsa_net=adwords&hsa_grp=124900258312&hsa_ad=531340154040&utm_medium=ppc&utm_term=skanowanie%203d&hsa_ver=3) (dostęp: 10.08.2021 r.)

<sup>232</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 309.

<sup>233</sup> M. Brzozowska, W. Kubisz, J. Kościuk, L. Koźmiński, *op.cit.*, s. 47–56.

<sup>234</sup> Szerzej na ten temat: A. Włodarska, *Z problematyki oględzin w procesie karnym*, „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2015, nr 17, s. 81–82.

- 7) Zasada obiektywności,
- 8) Zasada zachowania wartości dowodowej śladów i przeciwdziałania kontaminacji,
- 9) Zasada przestrzegania wymogów BHP.

Przygotowanie do tej czynności obejmuje trzy podstawowe zagadnienia<sup>235</sup>. Pierwszym z nich jest zebranie i analiza dostępnych informacji zarówno o samym zdarzeniu, jak i o obszarze, na którym przyjdzie realizować czynności. Drugim – podjęcie działań zmierzających do zapewnienia adekwatnych do charakteru i rozmiarów zdarzenia sił i środków niezbędnych do niekiedy wielodniowej pracy zespołu oględzinowego lub zespołów oględzinowych. Trzecie zagadnienie, wchodzące w zakres przygotowania do oględzin miejsca zdarzenia, dotyczy podjęcia działań zmierzających do wyznaczenia konkretnych osób do zespołu lub zespołów oględzinowych oraz uzgodnienia rodzaju, kolejności i zasad prowadzenia czynności, a także zasad współpracy z podmiotami zewnętrznymi, równoległe prowadzącymi swoje czynności zgodnie z ustawowymi kompetencjami, na podstawie odrębnych procedur<sup>236</sup>.

Wskazane wyżej czynności przygotowawcze powinny być prowadzone zgodnie z ramowym planem począwszy od momentu uzyskania pierwszej informacji o zdarzeniu. Trwają one do rozpoczęcia czynności oględzin miejsca zdarzenia, a nierzadko również w jej trakcie, w szczególności w sytuacji, gdy zachodzi konieczność poszerzenia obszaru oględzin lub składu zespołu oględzinowego.

Oględziny miejsca katastrofy lotniczej powinny być podejmowane niezwłocznie po jej zaistnieniu oraz zostać przeprowadzone w możliwie najkrótszym czasie, co czyni zadość wskazanej wcześniej zasadzie szybkości działania<sup>237</sup>. Szybkość reakcji właściwych organów państwa w obliczu katastrofy ma ogromne znaczenie chociażby dlatego, że wraz z upływem czasu maleją szanse na ujawnienie, zabezpieczenie i utrwalenie śladów i dowodów mogących mieć istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Co więcej, znaczne opóźnienia w podejmowaniu działań mogą sprawiać wrażenie braku staranności lub woli wyjaśnienia sprawy<sup>238</sup>.

Zasada dokładności kładzie nacisk na skrupulatność działań podejmowanych w ramach oględzin, w czasie których należy dążyć do możliwie wiernego utrwalenia stanu miejsca zdarzenia oraz działań podejmowanych przez osoby pracujące w jego rejonie, a

---

<sup>235</sup> *Ibidem*, s. 73.

<sup>236</sup> Działania te podejmowane są najczęściej w trakcie fazy oględzin wstępnych, o czym szerzej w podrozdziale 2.5 niniejszej pracy.

<sup>237</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5143; M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 316; A. Włodarska, *op.cit.*, s. 81.

<sup>238</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 12 października 2006 roku w sprawie Estamirov i Inni przeciwko Rosji, skarga nr 60272/00, LEX nr 195910.

także do drobiazgowego ujawniania, zabezpieczania i utrwalania dowodów mogących mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>239</sup>.

Zasadzie tej sprzyja kolejna, tj. zasada instrumentalizacji, przewidująca konieczność zastosowania adekwatnych środków technicznych do realizacji celów czynności<sup>240</sup>.

Wykorzystanie środków oraz zaangażowanie odpowiednich sił limituje zasada ekonomiki, kładąca nacisk na zachowanie proporcji pomiędzy siłami i środkami przeznaczonymi do realizacji danego zadania a spodziewanymi rezultatami tych działań<sup>241</sup>.

Ważną zasadą przygotowania i realizacji czynności oględzin jest również zasada koordynacji działań zakładająca konieczność zharmonizowania czynności realizowanych na miejscu zdarzenia przez szereg podmiotów zaangażowanych dla zapewnienia realizacji celów czynności<sup>242</sup>. Z racji konieczności dopuszczenia do miejsca zdarzenia przedstawicieli właściwego organu ds. badania zdarzeń lotniczych koordynacja ta powinna obejmować również szeroko rozumianą współpracę z tym organem (art. 11 ust. 2 lit. a rozporządzenia 996/2010, art. 136 ust. 1 pkt 1 i 2 pr.lot., § 4 i 5 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK).

Niezwykle istotna zasada obiektywności przewiduje, że czynności realizowane w ramach oględzin powinny być zaplanowane i prowadzone tak, aby objąć wszystkie istotne aspekty zdarzenia i doprowadzić do ustalenia rzeczywistych jego okoliczności, w tym przyczyn<sup>243</sup>. Ważne jest, aby bezstronnie weryfikować wszystkie prawdopodobne wersje kryminalistyczne zdarzenia.

Będąca niejako konsekwencją zasady obiektywności zasada zachowania wartości dowodowej śladów i przeciwdziałania kontaminacji jest związana z procesem techniczno-formalnego ujawniania, zabezpieczania i ewentualnie utrwalania śladów, próbek kontrolnych oraz dowodów rzeczowych<sup>244</sup>.

Ostatnią, lecz nie mniej istotną zasadą jest zasada przestrzegania wymogów BHP w czasie oględzin, której celem jest zmniejszenie poziomu zagrożenia dla zdrowia i życia osób biorących udział w przedmiotowej czynności<sup>245</sup>.

---

<sup>239</sup> M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 316; A. Włodarska, *op.cit.*, s. 81.

<sup>240</sup> M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 318; A. Włodarska, *op.cit.*, s. 81.

<sup>241</sup> E. Gruza, M. Goc, J. Moszczyński, *Kryminalistyka – czyli rzecz o metodach śledczych*, Warszawa 2008, s. 221; A. Włodarska, *op.cit.*, s. 81.

<sup>242</sup> A. Włodarska, *op.cit.*, s. 81.

<sup>243</sup> *Ibidem*.

<sup>244</sup> *Ibidem*.

<sup>245</sup> *Ibidem*, s. 82. Szerzej na ten temat: podrozdział 2.4 niniejszej pracy.

Warto w tym miejscu zauważyć, że wskazane zasady obowiązywać powinny na wszystkich etapach lub fazach czynności związanych z oględzinami miejsca zdarzenia.

Zasady te powinny być również podstawą opracowania szczegółowej metodyki realizacji działań związanych z zaistnieniem katastrofy lotniczej (zob. § 8 ust. 2 lit. a porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK).

W przypadku zaistnienia zdarzenia o charakterze masowym, w tym katastrofy lotniczej, niezwykle istotne jest dysponowanie zweryfikowanymi w czasie szkoleń praktycznych lub wcześniejszych zdarzeń schematami działania, w tym obiegu informacji, a także szczegółowymi procedurami opisującymi najistotniejsze zagadnienia w tego typu sytuacjach<sup>246</sup>.

Schematy i procedury działania znacznie ograniczają chaos organizacyjny zazwyczaj panujący na miejscu katastrof, jednak dla swojej skuteczności wymagają stosunkowo niewielkiej grupy osób, które nie tylko się z nimi zapoznały, lecz także zrealizowały na ich podstawie (choćby w ramach ćwiczeń) opisane w nich czynności<sup>247</sup>.

W aktualnej sytuacji, tj. przy braku adekwatnych schematów i procedur działania na szczeblu prokuratury, w przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej, niezwykle istotne jest stworzenie centrum kryzysowego lub centrów kryzysowych w najbliższym miejscu zdarzenia jednostkach organizacyjnych podmiotów mających działać w ramach szeroko rozumianego zespołu oględzinowego. Takie centra powinny powstać zarówno w najbliższym miejscu katastrofy jednostce organizacyjnej prokuratury, jak i najbliższej komendzie miejskiej lub powiatowej Policji.

Centralnym punktem, do którego powinny trafiać wszystkie informacje konieczne dla zorganizowania dalszych działań w ramach śledztwa, jest właściwa miejscowo prokuratura okręgowa<sup>248</sup>. Konieczne jest zapewnienie sprawnej wymiany informacji pomiędzy prokuratorami działającymi w siedzibie prokuratury a prokuratorami prowadzącymi czynności w terenie. Wszystkie informacje o zdarzeniu powinny niezwłocznie trafiać do prokuratora wyznaczonego do prowadzenia czynności oględzin miejsca zdarzenia. Analiza tych informacji jest prowadzona na bieżąco od chwili uzyskania pierwszej z nich i trwa również w trakcie oględzin miejsca zdarzenia. Kwestią

---

<sup>246</sup> A. Frankowski, A. Łukomska, *Nowe wyzwania w obszarze identyfikacji ofiar katastrof*, „Problemy Kryminalistyki” 2017, nr 296, s. 35.

<sup>247</sup> *Ibidem*, s. 30.

<sup>248</sup> W związku z realizacją zobowiązania do wspólnych szkoleń, wynikającego z treści § 7 ust. 1 Porozumienia PKBWL i PG, we wszystkich prokuraturach okręgowych wyznaczono po trzech prokuratorów, którzy mieli prowadzić sprawy dotyczące wypadków lotniczych.

fundamentalną jest sprawny obieg informacji, które mogą rzutować na zakres realizowanych czynności procesowych i pozaprocesowych.

W ramach właściwej miejscowo prokuratury okręgowej powinni zostać wyznaczeni prokuratorzy realizujący poszczególne działania związane ze wszystkimi kwestiami formalno-organizacyjnymi jakie należy podjąć w pierwszych dniach od zdarzenia, w celu zapewnienia sprawnego przebiegu śledztwa<sup>249</sup>. Niezwłoczne wydanie postanowienia o wszczęciu śledztwa oraz postanowień o powołaniu biegłych do udziału w czynnościach oględzin miejsca zdarzenia oraz wielu innych postanowień i zarządzeń wydaje się zasadne w świetle obowiązujących przepisów (art. 194 k.p.k.) i jest wyraźnie postulowane w doktrynie<sup>250</sup>.

Idealnym rozwiązaniem, znacznie ułatwiającym przygotowanie do oględzin miejsca katastrofy lotniczej, byłoby dysponowanie nie tylko opracowanymi wcześniej schematami i procedurami działania oraz zespołem doświadczonych prokuratorów, funkcjonariuszy Policji lub żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, także aktualną listą specjalistów oraz biegłych mogących udzielić wsparcia organom procesowym od pierwszych chwil tego rodzaju zdarzenia. Obecnie brak tego typu rozwiązań czyni koniecznym podejmowanie działań organizacyjnych w atmosferze chaosu informacyjno-organizacyjnego, czego znakomitymi przykładami są pierwsze dni, a niekiedy i tygodnie pracy organów procesu karnego w ramach śledztw poświęconych ostatnim dużym katastrofom<sup>251</sup>.

### **2.3.1. Zebranie informacji o zdarzeniu i zabezpieczenie miejsca zdarzenia**

Przygotowanie do oględzin miejsca katastrofy lotniczej powinno w każdym przypadku obejmować czynności mające na celu zebranie oraz analizę dostępnych informacji o zdarzeniu.

Najczęściej pierwsze informacje o katastrofie lotniczej pochodzą od naocznych świadków zdarzenia. Zwykle są przekazywane telefonicznie na numer alarmowy (aktualnie 112). Dyspozytor koncentruje się wówczas na ocenie charakteru zdarzenia w celu wysłania na miejsce właściwych służb ratowniczych i porządkowych. Po dotarciu

---

<sup>249</sup> Nie należy wykluczać możliwości delegowania dodatkowych prokuratorów z innych jednostek.

<sup>250</sup> K. Kremens, *Oględziny zwłok. Sekcja zwłok. Ekshumacja*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5188; R.A. Stefański, *Oględziny i otwarcie zwłok jako czynności procesowe*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 3, s. 33; B. Świątek, *Sądowo-lekarska sekcja zwłok – realizacja wymogów proceduralnych i merytorycznych*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2005, nr 55, s. 56.

<sup>251</sup> R. Wypych, *Zabezpieczanie śladów przestępstwa na miejscu katastrofy kolejowej pod Szczekocinami*, „Prokuratura i Prawo” 2015, nr 9, s. 157–165; A. Frankowski, A. Łukomska, *Nowe...*, *op.cit.*, s. 30.



na miejsce, służby te realizują działania mające na celu ograniczenie liczby ofiar oraz strat w mieniu, a także zabezpieczenie miejsca zdarzenia<sup>252</sup>.

Zabezpieczenie miejsca katastrofy lotniczej polega zasadniczo na niedopuszczeniu do niego osób postronnych i przez to uchronieniu ewentualnych śladów lub dowodów rzeczowych przed zniszczeniem lub zniekształceniem, a także na zabezpieczeniu przedmiotów należących do ofiar lub ładunku przed kradzieżą, natomiast osób postronnych przed zagrożeniami, jakie są związane z przebywaniem w rejonie tego typu katastrofy, bezpośrednio po jej zaistnieniu<sup>253</sup>.

W przypadku zdarzeń o mniejszej rozległości skutków wstępne zabezpieczenie miejsca zdarzenia może przeprowadzić każdy. Przykładowo może to zrobić świadek zdarzenia, który znalazł się pierwszy na jego miejscu. Polega ono wówczas na udzieleniu pomocy ofiarom, poinformowaniu o zdarzeniu właściwych służb oraz ograniczeniu dostępu do danego obszaru osobom postronnym<sup>254</sup>. W przypadku katastrofy lotniczej liczba ofiar i obszar miejsca zdarzenia są przeważnie nie do opanowania przez pojedyncze osoby, które miałyby zabezpieczyć miejsce zdarzenia<sup>255</sup>. Udzielanie pomocy ofiarom zdarzenia wiąże się nierzadko z dużym ryzykiem dla osób udzielających pomocy, a skuteczne odgrodzenie dużego obszaru wydaje się w wielu przypadkach mało realne.

W tym miejscu warto wskazać, że instytucje państwowe i samorządowe, które w związku ze swą działalnością dowiedziały się o popełnieniu przestępstwa ściganego z urzędu, są nie tylko obowiązane niezwłocznie zawiadomić o tym prokuratora lub Policję, lecz także przedsięwziąć niezbędne czynności do czasu przybycia organu powołanego do ścigania przestępstw lub do czasu wydania przez ten organ stosownego zarządzenia, żeby nie dopuścić do zatarcia śladów i dowodów przestępstwa (art. 304 § 2 k.p.k.).

Katastrofa lotnicza, jako zdarzenie o rozległych skutkach, wymaga zaangażowania do zabezpieczenia miejsca zdarzenia znacznych sił i środków, nierzadko przekraczających możliwości właściwych terytorialnie jednostek<sup>256</sup>. Zabezpieczenie realizowane w ramach czynności dochodzeniowo-śledczych, przeprowadzane zazwyczaj siłami Policji, polega na wstępnym ustaleniu charakteru zdarzenia, odgrodzeniu od osób postronnych obszaru, na którym występują ślady zdarzenia lub na którym należałoby się

---

<sup>252</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 12.

<sup>253</sup> Por. J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5142–5143; R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 11–19.

<sup>254</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5142.

<sup>255</sup> A. Włodarska, *op.cit.*, s. 73.

<sup>256</sup> Do zabezpieczania granic miejsc rozległych katastrof lotniczych można wykorzystać żołnierzy Żandarmerii Wojskowej lub Wojsk Obrony Terytorialnej – <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/zadania-wot> (dostęp: 12.07.2021 r.).

ich spodziewać, zapewnieniu niezbędnej pomocy ofiarom, uniemożliwieniu rozkradania ich przedmiotów osobistych oraz ładunku statku powietrznego, ustaleniu naocznych świadków zdarzenia, podjęciu ewentualnych działań zmierzających do ustalenia i ujęcia sprawcy (np. w przypadku ustalenia, że pilot został oślepiiony wiązką lasera lub zniszczono infrastrukturę lotniska mającą znaczenie dla bezpieczeństwa operacji powietrznych), powiadomieniu właściwego dyżurnego o poczynionych ustaleniach, co do których organ zabezpieczający powinien dodatkowo sporządzić stosowną notatkę służbową<sup>257</sup>.

Niezwłocznie po potwierdzeniu informacji o zaistnieniu katastrofy lotniczej Policja, a w przypadku samolotów wojskowych Żandarmeria Wojskowa, wiadomość tę przekazuje prokuratorowi pełniącemu tzw. dyżur zdarzeniowy. Prokurator po ewentualnym uzupełnieniu informacji powinien niezwłocznie powiadomić o okolicznościach zdarzenia swojego bezpośredniego przełożonego (*vide* art. 31 § 1 pr.prok.).

Właściwym rozwiązaniem byłoby utworzenie w strukturach prokuratury zespołu prokuratorów dysponujących zarówno wiedzą teoretyczną, jak i praktyczną w zakresie prowadzenia czynności na miejscu katastrofy lotniczej. Zasadne jest, aby zespół ten prowadził później całe śledztwo w tym przedmiocie, aż do uprawomocnienia się decyzji kończącej postępowanie karne. Liczebność zespołu powinna być uzależniona przede wszystkim od spodziewanej liczby i pracochłonności przewidywanych czynności procesowych<sup>258</sup>. W praktyce zespół ten powinien liczyć od kilku do kilkunastu prokuratorów współpracujących z asystentami oraz personelem pomocniczym. Zespół taki powinien współpracować z funkcjonariuszami pionu dochodzeniowo-śledczego Policji lub Żandarmerii Wojskowej, najlepiej również mającymi doświadczenie w pracy przy tego rodzaju sprawach.

W czasie pierwszej rozmowy z oficerem dyżurnym Policji prokurator powinien zostać poinformowany przede wszystkim o miejscu, czasie, charakterze zdarzenia, rozległości i wielkości jego skutków, zagrożeniach związanych ze zdarzeniem, podejmowanych przez właściwe służby działaniach itp. Prokurator powinien niezwłocznie zlecić ustalenie lub też potwierdzenie typu statku powietrznego, który uległ katastrofie, jego oznaczeń, pochodzenia oraz ładunku. Zasadne będzie również zlecenie ustalenia pełnej listy członków załogi oraz pasażerów, jak również danych osób, które

---

<sup>257</sup> Por. J. Kasprzak, *Kryminalistyka. Podręcznik dla Żandarmerii Wojskowej, cz. I, Technika kryminalistyczna*, Warszawa 1995, s. 6–8.

<sup>258</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 157–158.

mogły przebywać w rejonie zdarzenia w chwili upadku statku powietrznego (potencjalne ofiary, świadkowie, sprawcy)<sup>259</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że art. 20 ust. 1 lit. a rozporządzenia 996/2010 nakłada na linie lotnicze UE oraz przedsiębiorstwa lotnicze z państw trzecich obowiązek ustanowienia procedur, które umożliwiałyby jak najszybsze ustalenie kompletnej listy osób znajdujących się na pokładzie samolotu, który uległ katastrofie (nie później niż w ciągu 2 godzin od powiadomienia o zaistnieniu wypadku) oraz wykazu przewożonych towarów niebezpiecznych<sup>260</sup>.

Moment pierwszej rozmowy jest również odpowiedni do polecenia rejestracji za pomocą kamer przebiegu akcji ratowniczo-gaśniczej, co powinno później znacznie ułatwić odtworzenie pierwotnego ułożenia fragmentów wraku, jego ładunku, a także zwłok i szczątków ludzkich<sup>261</sup>. Rejestracja przebiegu czynności ratowniczo-gaśniczych daje w tym zakresie nieporównywalnie lepsze rezultaty niż późniejsze czynności przesłuchań ratowników medycznych lub strażaków na okoliczności przemieszczania zwłok lub przecinania, odkształcania, obmywania w czasie akcji ratunkowo-gaśniczej fragmentów wraku<sup>262</sup>. Skoncentrowanie wskazanych wyżej osób na ratowaniu życia ludzkiego lub mienia, fakt działania w niezwykle trudnych warunkach, realizacja wielu czynności w atmosferze zagrożenia oraz deficytu czasu nieuchronnie prowadzą do sytuacji, w której tego rodzaju świadkowie nie potrafią precyzyjnie wypowiedzieć się na temat okoliczności przemieszczania konkretnych zwłok lub poszczególnych fragmentów wraku.

W tym miejscu warto zauważyć, że czynność oględzin miejsca katastrofy lotniczej jest sama w sobie niezwykle skomplikowanym procesem, a dodawanie do niej innych, wypadkowych czynności procesowych proces ten komplikuje jeszcze bardziej, zazwyczaj niestety ze szkodą dla tych czynności. Skutkiem powyższego w literaturze przedmiotu istnieje pogląd, że łączenie z oględzinami miejsca zdarzenia innych, zazwyczaj samodzielnych i jednocześnie istotnych dowodowo czynności procesowych,

---

<sup>259</sup> Odnalezienie ciał wszystkich osób widniejących na liście pasażerów danego statku powietrznego nie zawsze jest równoznaczne z odnalezieniem i identyfikacją wszystkich ofiar katastrofy lotniczej, ponieważ rzadko można wykluczyć, że w wyniku upadku statku powietrznego lub jego fragmentów nie ucierpiały osoby znajdujące się na ziemi.

<sup>260</sup> A. Konert, *Podstawowe problemy prawne wynikające z Rozporządzenia 996/2010*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 16.

<sup>261</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 12; R. Wypych, *op.cit.*, s. 161.

<sup>262</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 roku, IV KK 209/06*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 2, s. 153.

jest błędem<sup>263</sup>. Nietrudno sobie jednak wyobrazić, że czynność oględzin miejsca zdarzenia może wymagać zrealizowania w jej trakcie innej czynności procesowej, takiej jak na przykład przesłuchanie świadka czy też eksperyment procesowy (art. 212 k.p.k.). Czynności takie powinny być jednak podejmowane po rozważeniu wszelkich argumentów za łączeniem i przeciw łączeniu czynności oraz przede wszystkim w celu uzupełnienia informacji pozyskiwanych w ramach oględzin<sup>264</sup>.

Należy pamiętać, że oględziny są czynnością ułatwiającą dalsze planowanie czynności procesowych i pozap procesowych oraz tworzenie i rewidowanie przyjętych wersji kryminalistycznych, dlatego też uzyskanie możliwie pełnego obrazu już na wczesnym etapie postępowania przygotowawczego umożliwia lepsze zaplanowanie działań podejmowanych w toku śledztwa, a w rezultacie skrócenie czasu jego trwania oraz zmniejszenie jego kosztów.

W trakcie rozmowy z oficerem dyżurnym prokurator powinien również posiadać wiedzę między innymi na temat tego, czy w katastrofie lotniczej uczestniczył statek powietrzny cywilny czy też państwowy. W zależności od ustaleń należy poinformować o zdarzeniu odpowiednio Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych albo Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (art. 17 ust. 1–3 pr.lot. i art. 140 ust. 1 pr.lot.). Wskazany wyżej obowiązek wynika nie tylko z treści porozumień zawartych pomiędzy prokuraturą a podmiotami zaangażowanymi (§ 2 ust. 1 porozumienia MON i PG oraz § 3 ust. 1 porozumienie PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK), lecz także z treści art. 9 ust. 1 rozporządzenia 996/2010 stanowiącego: *Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego miejsca zdarzenia.* Jest on również niejako konsekwencją zakazu ingerowania w stan miejsca wypadku do czasu przybycia osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego, przewidzianego w treści art. 13 ust 2 rozporządzenia 996/2010.

Zasadniczo od momentu powiadomienia właściwej komisji prokurator wyznaczony do prowadzenia czynności na miejscu zdarzenia powinien pozostawać w bieżącym kontakcie z jej członkami wytypowanymi do badania przedmiotowego zdarzenia lotniczego lub ewentualnie z osobą wyznaczoną z ramienia komisji do kontaktu z prokuratorem. Prokurator powinien ustalić spodziewany czas dotarcia członków komisji na miejsce zdarzenia, pamiętając o posiadanych przez nich szerokich

---

<sup>263</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Darul, *Siedem kryminalistycznych „grzechów” k.p.k.*, [w:] R. Jaworski, M. Szostak (red.), *Nauka wobec prawdy sądowej. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zdzisława Kegla*, Wrocław 2005, s. 350.

<sup>264</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 71–72.

uprawnieniach i niejako wynikających z ich treści ograniczeniach w swobodzie podejmowania decyzji przez prokuratora. Ograniczenia te wynikają zarówno z prawa krajowego, jak i aktów prawa Unii Europejskiej oraz zawartych na ich podstawie porozumień (art. 136 ust. 1-3a pr.lot., art. 4 ust. 3 i art. 11 rozporządzenia 996/2010, § 4 ust. 2 i 3 oraz § 5 ust. 5 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK).

W czasie rozmowy z przedstawicielem właściwej komisji wyznaczonym do badania zdarzenia lotniczego należy rozważyć możliwość zamknięcia przestrzeni powietrznej nad obszarem miejsca zdarzenia z wyłączeniem statków powietrznych wykonujących zadania na zlecenie komisji lub organów procesu karnego<sup>265</sup>. Takie działanie powinno ograniczyć częste w ostatnim czasie sytuacje towarzyszenia czynnościom organów procesu karnego przez BSP, pilotowane przez osoby pracujące dla mediów.

Niezależnie od decyzji, czy czynność oględzin miejsca katastrofy lotniczej prowadzona będzie przez właściwego miejscowo prokuratora dyżurnego, czy też zespół prokuratorów wyspecjalizowanych w tego typu czynnościach, treść § 169 regul.prok. nie pozostawia złudzeń, że to prokurator, a nie funkcjonariusz Policji lub żołnierz Żandarmerii Wojskowej, powinien prowadzić oględziny miejsca tego typu zdarzenia lub kierować ich przebiegiem. W przepisie tym mowa bowiem o takiej konieczności w przypadku zaistnienia poważniejszych przestępstw, w tym wprost tam wymienionego spowodowania katastrofy komunikacyjnej lub jej niebezpieczeństwa (art. 173 i 174 k.k.). Udział prokuratora w oględzinach katastrofy lotniczej uzasadnia również fakt przeprowadzania w ich trakcie, zazwyczaj licznych, oględzin zwłok i szczątków ludzkich (art. 209 § 2 k.p.k.)<sup>266</sup>.

Niezwykle ważne jest, aby prokurator koordynujący czynności realizowane na miejscu zdarzenia był na bieżąco informowany o rezultatach czynności procesowych i pozaprocessowych prowadzonych zarówno w obszarze szeroko pojętego miejsca zdarzenia, jak i poza tym miejscem. Nie bez znaczenia jest również konieczność współdziałania prokuratora-koordynatora z innymi prokuratorami działającymi zarówno na miejscu zdarzenia, jak i w siedzibie pobliskiej jednostki prokuratury stanowiącej,

---

<sup>265</sup> Należy skierować pisemny wniosek do Supervisora Air Traffic Management Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (faks lub e-mail) zawierający termin obowiązywania ograniczenia (nie dłużej niż 48 godzin), współrzędne geograficzne środka rejonu i promień rejonu nie większy niż 3 km, a także granice pionowe oraz rodzaj ograniczeń (np. zakaz wykonywania lotów cywilnych BSP).

<sup>266</sup> W oględzinach zwłok na miejscu zdarzenia powinien również uczestniczyć biegły lekarz, w miarę możliwości z zakresu medycyny sądowej (art. 209 § 2 k.p.k.). Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2 niniejszej pracy.

przynajmniej w pierwszych dniach od zdarzenia, swoiste zaplecze organizacyjno-techniczne.

Poza prokuratorem koordynującym czynności realizowane na miejscu zdarzenia powinien zostać wyznaczony prokurator do spraw ofiar, którego zadaniem byłoby koordynowanie wszelkich działań związanych z ofiarami, w tym z ich zwłokami. Podstawowym zadaniem takiego koordynatora byłoby działanie w ramach znajdującego się w strefie wewnętrznej stanowiska czasowego przechowywania zwłok i szczątków ludzkich. W zależności od liczby ofiar konieczne wydaje się wyznaczenie funkcjonariuszy odpowiedzialnych za realizację zadań na tym stanowisku, a przede wszystkim za prowadzenie zgodnej z metodyką, jednolitej ewidencji zwłok i szczątków ludzkich, a także późniejszy ich transport do wyznaczonych zakładów medycyny sądowej lub prosektoriów z zachowaniem kontroli nad ich lokalizacją<sup>267</sup>. Następnie konieczne byłoby ustalenie właściwych zakładów medycyny sądowej dysponujących miejscami do przechowania dużej liczby zwłok i szczątków ludzkich. Istotne jest także skoordynowanie współpracy z zakładami pogrzebowymi, których zadaniem jest między innymi przewóz zwłok i szczątków ludzkich z miejsca katastrofy do właściwych zakładów medycyny sądowej lub prosektoriów. Prokurator do spraw ofiar powinien również wejść w kontakt z osobą przyjmującą zwłoki oraz zaplanować i zlecić przeprowadzenie badań zabezpieczonego na miejscu zdarzenia materiału biologicznego wymagającego zbadania w pierwszej kolejności<sup>268</sup>.

W przypadku zdarzenia o charakterze masowym, z udziałem osób będących obywatelami różnych krajów, zalecana jest ścisła współpraca prokuratora do spraw ofiar z zespołem DVI<sup>269</sup>. Standaryzacja procedur oraz dokumentacji sporządzanej zgodnie z zaleceniami Interpolu, w ramach działania tego typu zespołu, znacznie usprawnia proces identyfikacji ofiar, nierzadko wymagający wymiany ogromnych ilości danych na poziomie międzynarodowym<sup>270</sup>.

Ponadto w ramach strefy wewnętrznej konieczne jest zorganizowanie stanowiska czasowego gromadzenia przedmiotów, w tym dowodów rzeczowych, a także śladów zabezpieczanych na miejscu zdarzenia. Na tym stanowisku dochodzi do przyjmowania, ewidencjonowania oraz kontroli prawidłowości zabezpieczenia technicznego i

---

<sup>267</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 27–28.

<sup>268</sup> W toku śledztw dotyczących katastrof lotniczych, w zakresie badania próbek kontrolnych i śladów pobieranych ze zwłok zasadne jest zasięgnięcie opinii genetycznych, histologicznych, toksykologicznych i fizykochemicznych.

<sup>269</sup> Zob. Disaster Victim Identification Guide. Interpol – <https://www.interpol.int/How-we-work/Forensics/Disaster-Victim-Identification-DVI> (dostęp: 23.02.2022 r.).

<sup>270</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2.5 niniejszej pracy.

formalnoprocesowego dowodów rzeczowych oraz śladów. Następnie dokonuje się wstępnej selekcji zgromadzonych przedmiotów i śladów w celu wytypowania tych wymagających poddania zabiegom utrwalającym ich stan (nieдоступnym na miejscu zdarzenia) lub niezwłocznego badania. Pracę funkcjonariuszy w ramach tego stanowiska również powinien koordynować prokurator władny do podejmowania decyzji w przedmiocie dalszego losu zgromadzonych obiektów, których emanacją byłyby na bieżąco wydawane stosowne postanowienia i zarządzenia.

Z powyższego opisu wielości ról prokuratorów prowadzących i uczestniczących w czynnościach na miejscu katastrofy lotniczej wynika jednoznacznie konieczność działania w tego typu sprawach zespołów śledczych, których struktura oraz schematy działania powinny być z góry opracowane i rewidowane w ramach praktycznych szkoleń<sup>271</sup>.

Wyznaczenie *ad hoc* do działań w realiach miejsca katastrofy lotniczej nieprzeszkolonych prokuratorów, którzy nigdy wcześniej nie brali udziału w tego rodzaju czynności, a także nigdy wcześniej ze sobą nie współpracowali, prowadzi nieuchronnie do ogromnej ilości wielorakich błędów – finalnie rzutujących na jakość czynności procesowej oraz przesądzających o losie dalszego śledztwa.

Właściwe schematy działania zawierające zakres kompetencji poszczególnych osób biorących udział w oględzinach miejsca zdarzenia pozwoliłyby stosunkowo szybko przezwyciężyć szereg trudności organizacyjnych wynikających z niedostatku sił i środków, konfliktów kompetencyjnych pomiędzy zaangażowanymi służbami, problemów organizacyjno-technicznych etc. Dotychczas opracowywane metodyki, z powodu sporządzania ich na potrzeby wielu różnego rodzaju zdarzeń masowych, należy uznać za zbyt ogólne i w wielu aspektach nieadekwatne do potrzeb wynikających z działania na miejscu katastrofy lotniczej<sup>272</sup>.

### **2.3.2. Zapewnienie sił i środków**

Właściwa organizacja pracy zespołu lub zespołów ludzi na miejscu zdarzenia decyduje o poziomie efektywności realizowanych przez nich czynności<sup>273</sup>. Szczegółowa analiza zebranych informacji o zdarzeniu oraz realizowane później wstępne oględziny miejsca przyszłych czynności powinny w zasadniczym zakresie umożliwić oszacowanie sił i środków wymaganych do ich realizacji. Wszelkie szacunki powinny uwzględniać fakt,

---

<sup>271</sup> A. Włodarska, *op.cit.*, s. 84.

<sup>272</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 28–45.

<sup>273</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5144.

że oględziny rozległego miejsca zdarzenia, na którym należy spodziewać się dużej liczby zwłok, szczątków ludzkich, przedmiotów lub śladów wymagających zastosowania specjalnych technik ujawniania, zabezpieczania i utrwalania, są prowadzone niekiedy przez wiele dni<sup>274</sup>. Czas trwania czynności wydłuża się w przypadku występowania niesprzyjających warunków atmosferycznych takich jak niska temperatura, opady, mgła, silne porywy wiatru etc.<sup>275</sup> Szybko zapadający zmrok również ogranicza możliwość sprawnego przeprowadzenia czynności oględzin miejsca zdarzenia, ponieważ sztuczne oświetlenie nie zawsze daje możliwość dostrzeżenia tego, co byłoby widoczne w naturalnym świetle dziennym.

Należy pamiętać, że niekiedy czynności realizowane w niekorzystnych warunkach (np. w porze nocnej) mogą wymagać powtórzenia w lepszych okolicznościach, dlatego nie można wykluczać konieczności przerwania prac do czasu wystąpienia warunków sprzyjających ich wznowieniu<sup>276</sup>. Wówczas należy podjąć czynności mające na celu zabezpieczenie miejsca zdarzenia przed działaniem czynników mogących niekorzystnie wpłynąć na jego pierwotny stan oraz możliwość ujawniania, zabezpieczania i utrwalania śladów.

Uczestnikom czynności należy zapewnić miejsce wymiany odzieży ochronnej, ciepłe napoje i posiłki, toalety oraz opiekę medyczną w przypadku doznania drobnych urazów.

Należy mieć na uwadze, że osoby, które będą wykonywały czynności na miejscu katastrofy lotniczej, nie powinny przebywać w jej rejonie dłużej niż kilka godzin. Wynika to z faktu, że obrazy widziane w czasie oględzin miejsca tego rodzaju zdarzenia przez osoby biorące w nich udział mogą wzmacniać stres, wywoływać silne emocje i tym samym potęgować zmęczenie. Wielogodzinna, wymagająca silnego skupienia oraz ciągłej analizy ogromnej ilości danych praca na miejscu katastrofy lotniczej, w atmosferze oddziaływania traumatyzujących obrazów oraz występowania licznych zagrożeń w sposób oczywisty potęguje prawdopodobieństwo popełnienia błędu lub odniesienia urazu. Dlatego tak ważne jest zapewnienie uczestnikom tego rodzaju czynności wyznaczonych miejsc odpoczynku oraz kontaktu z psychologiem.

---

<sup>274</sup> M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *op.cit.*, s. 167.

<sup>275</sup> M. Brzozowska, W. Kubisz, J. Kościuk, L. Koźmiński, *op.cit.*, s. 47–56.

<sup>276</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 159.



## 2.4. Zagrożenia dla członków zespołu oględzinowego występujące na miejscu katastrofy lotniczej

Sygnałem do wejścia zespołu oględzinowego w rejon zdarzenia jest uzyskanie informacji o zakończeniu akcji ratowniczo-gaśniczej oraz zneutralizowaniu zagrożeń występujących na obszarze objętym jego skutkami<sup>277</sup>. Trzeba pamiętać, że nie wszystkie zagrożenia mogą zostać skutecznie zneutralizowane, a jest ich na miejscu katastrofy niezwykle dużo<sup>278</sup>.

Do najbardziej powszechnych i zarazem trudnych do wyeliminowania należą zagrożenia ze strony czynników mechanicznych w postaci ostrych krawędzi fragmentów wraku, ładunku lub zniszczonych elementów infrastruktury. Ponadto pojawia się ryzyko przewrócenia się, pęknięcia w wyniku naprężeń, odkształcenia się z wyzwoleniem skumulowanej energii mechanicznej, zapadnięcia się i tym podobnych, wyjątkowo niebezpiecznych zjawisk dotyczących nie tylko fragmentów konstrukcji uszkodzonego statku powietrznego, lecz także uszkodzonych elementów infrastruktury<sup>279</sup>.

Niekiedy statek powietrzny ulegający katastrofie przecina linie energetyczne, niszczy wały powodziowe, uszkadza gazociągi czy obiekty infrastruktury transportowej (wiadukty, mosty, tunele, estakady etc.). Wszystkie uszkodzone obiekty generują poważne niebezpieczeństwo dla osób znajdujących się w ich pobliżu i powinny być skontrolowane przez właściwe służby przed rozpoczęciem czynności w ich rejonie.

Niezwykle groźne są również czynniki termiczne związane między innymi z pożarami, jakie często występują na miejscu katastrofy lotniczej, oraz z rozgrzanymi elementami silników, które z kolei mogą inicjować pożary pierwotne i wtórne<sup>280</sup>.

Miejsce katastrofy lotniczej obfituje również w zagrożenia ze strony czynników chemicznych w postaci paliwa lotniczego, kałuż płynów eksploatacyjnych z instalacji statku powietrznego, wycieków kwasu z akumulatorów, środków gaśniczych, nietypowego ładunku itp. Substancje te, w przypadku bezpośredniego kontaktu, mogą powodować podrażnienia skóry, a ich opary podrażnienia górnych dróg oddechowych<sup>281</sup>. Niekiedy czynniki chemiczne mogą stanowić istotne zagrożenie dla życia i zdrowia osób przebywających na miejscu zdarzenia. Przykładem może być wyciek hydrazyny będącej paliwem jednostek awaryjnego zasilania używanych w niektórych statkach

---

<sup>277</sup> Zalecane jest filmowanie miejsca zdarzenia jeszcze w trakcie czynności ratunkowo-gaśniczych, co znacznie ułatwia późniejsze odtworzenie pierwotnego stanu miejsca katastrofy, zmienianego (niekiedy w istotny sposób) w czasie działania służb ratunkowych.

<sup>278</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 32.

<sup>279</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 17.

<sup>280</sup> *Ibidem*, s. 13; *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 32.

<sup>281</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 13 i 18.

powietrznych<sup>282</sup>. Substancja ta jest łatwopalna (ciecz i pary), rakotwórcza, działa toksycznie w następstwie wdychania, kontaktu ze skórą oraz połknięcia, a ponadto powoduje poważne oparzenia skóry oraz uszkodzenia oczu<sup>283</sup>.

Nie należy zapominać również o zagrożeniach wynikających z obecności na miejscu zdarzenia substancji pod wysokim ciśnieniem, sięgającym od kilku do nawet kilkudziesięciu atmosfer. Wysokie ciśnienie panuje przykładowo w instalacji tlenowej, gaśniczej, hydraulicznej, pneumatycznej czy hamowania statku powietrznego<sup>284</sup>. Na wzrost wartości ciśnienia może mieć znaczący wpływ wysoka temperatura, na przykład w sytuacji pozostawiania przez dłuższy czas danego zbiornika lub instalacji w atmosferze pożaru.

Warto pamiętać o zagrożeniach pirotechnicznych związanych nie tylko z elementami uzbrojenia wojskowych statków powietrznych czy ładunkami samolotów transportowych, ale też z elementami automatycznych systemów gaśniczych wyposażonych w pirotechniczne wyzwalacze, systemów katapultowo-spadochronowych, systemów sygnalizacji ratunkowej (rakietnice sygnałowe) itp.

Istnieje również zagrożenie elektromagnetyczne generowane przez anteny radarów, radiostacji, radiowysokościomierze czy dopplerowskie mierniki prędkości<sup>285</sup>.

Niekiedy trzeba liczyć się z zagrożeniem ze strony substancji radioaktywnych stanowiących elementy uzbrojenia i wyposażenia wojskowych statków powietrznych czy też znajdujących zastosowanie w systemach detekcji instalacji przeciwooblodzeniowej oraz komponentach ładunku w cywilnych statkach powietrznych<sup>286</sup>.

Zwłoki i szczątki ludzkie ofiar oraz przewożony żywy ładunek mogą być źródłem zagrożenia biologicznego, którego poziom wzrasta wraz z temperaturą, wilgotnością oraz czasem<sup>287</sup>.

Wiele ze wskazanych wyżej czynników zagrażających występuje na miejscu katastrofy lotniczej jednocześnie, potęgując negatywny wpływ na poziom

---

<sup>282</sup> W. Satkowski, J. Bartoszewicz, M. Kiciński, *Hydrazyna jako paliwo do systemu awaryjnego zasilania wielozadaniowych samolotów F-16*, [w:] T. Łodygowski, M. Ciałkowski, A. Wróblewska, Ł. Semkło (red.), *Poznań – lotnictwo dla obronności. Konferencja naukowa z okazji 10-lecia eksploatacji samolotów F-16 i Centralnych Obchodów Święta Lotnictwa*, Poznań 2016, s. 527 i n.

<sup>283</sup> Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy - [https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=P27600224401410431343241&id\\_czynn\\_chem=292](https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?_nfpb=true&_pageLabel=P27600224401410431343241&id_czynn_chem=292) (dostęp: 02.05.2020 r.).

<sup>284</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 15.

<sup>285</sup> *Ibidem*, s. 14–15.

<sup>286</sup> *Ibidem*, s. 15–16.

<sup>287</sup> *Ibidem*, s. 18; Zob. także: Ł. Szleszkowski, W. Kwietniewski, A. Dąbkowska, *Oględziny zwłok na miejscu ich ujawnienia*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 112.

bezpieczeństwa realizowanych tam czynności<sup>288</sup>. Wystarczy wspomnieć, że przyczyną pożaru na miejscu katastrofy może być nie tylko połączenie oparów paliwa z otwartym ogniem, lecz także z iskrą z uszkodzonej instalacji elektrycznej, ze strumieniem tlenu z instalacji tlenowej, z rozgrzaną częścią silnika lub systemu hamulcowego etc.<sup>289</sup>

Pozornie zneutralizowane zagrożenie w postaci ugaszonego pożaru, będącego niezwykle częstym zjawiskiem na miejscu katastrofy lotniczej, może zaistnieć na nowo w przypadku wtórnego zapłonu oparów paliwa lub innych płynów pochodzących z różnych instalacji samolotu.

W tym miejscu warto zauważyć, że jednym ze sposobów eliminacji zagrożeń na miejscu zdarzenia jest roztankowanie zbiorników paliwa statku powietrznego, który uległ katastrofie. Przyczyną katastrofy może być jednak jakość, w tym zanieczyszczenie paliwa, a zatem bezwzględnie należy zadbać o zabezpieczenie jego próbek do dalszych badań w ilości minimum 4 litrów z każdego zbiornika do neutralnych chemicznie pojemników<sup>290</sup>.

## **2.5. Faza wstępna oględzin miejsca**

Przybyły na miejsce katastrofy lotniczej prokurator powinien niezwłocznie dokonać wstępnej oceny rozmiarów zdarzenia w celu ponownego oszacowania niezbędnych sił i środków koniecznych do przeprowadzenia oględzin. W pierwszej kolejności powinien zapoznać się z notatką służbową sporządzoną przez funkcjonariuszy, którzy przybyli na miejsce zdarzenia jako pierwsi<sup>291</sup>. W przypadku jej braku prokurator powinien zażądać od funkcjonariuszy ustnej informacji na temat poczynionych przez nich ustaleń.

Po przybyciu na miejsce wszystkich osób z podstawowego składu zespołu oględzinowego przeprowadzane są tzw. oględziny wstępne, zwane niekiedy ogólnoorientacyjnymi<sup>292</sup>. Służą one przede wszystkim sprecyzowaniu granic obszaru, w którym realizowane będą dalsze czynności, opracowaniu indywidualnego planu działania oraz dokładniejszemu oszacowaniu niezbędnych sił i środków<sup>293</sup>. Faza wstępna jest więc w pewnym zakresie kontynuacją prowadzonych wcześniej działań przygotowawczych<sup>294</sup>.

---

<sup>288</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 12.

<sup>289</sup> *Ibidem*, s. 13.

<sup>290</sup> T. Cieśla, *Specyfika działań prokuratorskich przy prowadzeniu postępowań dotyczących katastrof lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2015, nr 2, s. 107–125; *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 32.

<sup>291</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5143 i 5153.

<sup>292</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 131.

<sup>293</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 244; J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5145.

<sup>294</sup> Zob. także: A. Włodarska, *op.cit.*, s. 74.

W chwili przybycia na miejsce zdarzenia obszar, na którym realizowano działania ratunkowo-gaśnicze, jest zazwyczaj ogrodzony taśmami policyjnymi oraz patrolowany przez funkcjonariuszy Policji<sup>295</sup>. Nie oznacza to, że obszar ten powinien pokrywać się z obszarem oględzin. Bywa bowiem tak, że oględzinami objęte są miejsca, w których nie prowadzono wskazanych wyżej działań, a znajdują się tam ślady mogące ułatwić ustalenie okoliczności zdarzenia, w tym jego przyczyn. Wyznaczenie granic obszaru, jaki będzie podlegał później oględzinom, należy poprzedzić szczegółową penetracją terenu prowadzoną od granic obszaru działania służb ratowniczo-gaśniczych we wszystkich kierunkach, przede wszystkim zaś w kierunku, z którego najprawdopodobniej nadleciał statek powietrzny. Czynność ta pozwoli nie tylko na wyznaczenie granic obszaru oględzin, ale również umożliwi ewentualne odnalezienie pokrzywdzonych, którzy mogli pod wpływem szoku oddalić się z miejsca zdarzenia<sup>296</sup>.

W przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej oględziny wstępne mogą być – w pewnym zakresie – prowadzone z użyciem zestawu do obrazowania miejsca zdarzenia z powietrza (BSP wyposażony w podzespoły umożliwiające obrazowanie). Użycie takiego zestawu nie tylko umożliwia spojrzenie na miejsce zdarzenia z szerszej perspektywy, lecz także przyczynia się do zmniejszenia ryzyka utraty życia lub zdrowia w związku z przebywaniem na miejscu zdarzenia, gdzie nadal mogą występować nieneutralizowane zagrożenia<sup>297</sup>.

Po dokonaniu wstępnej penetracji terenu należy wyznaczyć co najmniej dwie strefy<sup>298</sup>. Strefę wewnętrzną obejmującą miejsce zdarzenia *sesnu stricto*, czyli obszar, na którym znajdują się ślady pierwszego kontaktu statku powietrznego z przeszkodami terenowymi i ziemią, fragmenty wraku i ciała ofiar oraz strefę zewnętrzną, w której będzie znajdować się zaplecze logistyczne. W ramach strefy zewnętrznej niekiedy wyznacza się strefę buforową, oddzielającą miejsce działania właściwych służb od osób niepowołanych. W przypadku odnalezienia w innym miejscu niż strefa wewnętrzna przedmiotów lub śladów mogących mieć związek z katastrofą strefa ta powinna zostać poszerzona lub powinien zostać wyznaczony nowy, odrębny sektor lub sektory oględzin obejmujące ujawnione przedmioty lub ślady wraz z otaczającym je terenem. Ważne jest, aby precyzyjnie oznaczyć i opisać stałe punkty, linie lub płaszczyzny odniesienia,

---

<sup>295</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 159.

<sup>296</sup> *Ibidem*.

<sup>297</sup> B. Klepczyński, *Techniczne możliwości wykorzystania zestawu do obrazowania miejsca zdarzenia z powietrza w trakcie oględzin*, „Kwartalnik Policyjny” 2017, nr 1, s. 17.

<sup>298</sup> Penetracja terenu nie jest czynnością procesową. Pełni ona funkcję pomocniczo-techniczną. Przydatna jest zwłaszcza przy określaniu granic obszaru oględzin miejsca zdarzenia. Zasadne jest zlecić penetrację miejsca zdarzenia również po zakończeniu oględzin rozległego obszaru.

dobierając je najlepiej tak, aby istniała możliwość powiązania topograficznego i metrycznego wszystkich wskazanych wyżej miejsc oględzin.

W przypadku podejrzenia, że katastrofa lotnicza była wynikiem ataku terrorystycznego, zasadne jest podjęcie dodatkowych środków kontroli osób wchodzących na miejsce zdarzenia i je opuszczających. Pozwoli to zmniejszyć ryzyko ponownego ataku wymierzonego tym razem w organy działające na miejscu zdarzenia oraz powinno ograniczyć ryzyko kontaminacji. W takiej sytuacji należy rozważyć wykorzystanie Mobilnych Punktów Kontroli Bezpieczeństwa wyposażonych między innymi w ręczny i słupkowy detektor metalu, skaner taśmowy RTG, detektor śladowych ilości materiałów wybuchowych, analizator substancji niewiadomego pochodzenia, radiometr czy boroskop<sup>299</sup>.

Po zabezpieczeniu stref wewnętrznej i zewnętrznej następuje moment, w którym prokurator koncentruje się na ustaleniu właściwego składu zespołu oględzinowego, a Policja lub Żandarmeria Wojskowa, działając w uzgodnieniu z prokuratorem, na opracowaniu schematu rozlokowania niezbędnego sprzętu oraz stanowisk poszczególnych grup zadaniowych, w tym przede wszystkim grupy dowodzenia.

Policja lub Żandarmeria Wojskowa jest zobowiązana do zorganizowania punktów dowodzenia (sztabu), przechowywania zwłok i szczątków ludzkich oraz przechowywania przedmiotów i śladów. W ramach punktu dowodzenia wydzielane jest również stanowisko wsparcia logistycznego oraz psychologicznego. Na czele każdej z wyżej wymienionych struktur powinien stać kierownik<sup>300</sup>.

Skład i struktura zespołu oględzinowego zależy od wielu czynników, w tym od rodzaju przestępstwa, przedmiotu oględzin, właściwości miejsca i warunków realizacji czynności, zakresu przewidywanych czynności, ilości i rodzaju spodziewanych śladów i dowodów rzeczowych oraz ilości dostępnych sił i środków<sup>301</sup>.

W przypadku oględzin miejsca katastrofy lotniczej skład zespołu oględzinowego jest zazwyczaj liczny, a jego struktura skomplikowana.

W tym miejscu należy wskazać, że zasadne byłoby wcześniejsze przygotowanie schematów organizacyjnych obejmujących powyższe kwestie. Osoby biorące udział w czynnościach oględzin, począwszy od prokuratorów, przez biegłych, a skończywszy na technikach kryminalistyki powinny być wspólnie szkolone teoretycznie i praktycznie.

---

<sup>299</sup> *Mobilny Punkt Kontroli Bezpieczeństwa* – <http://www.polska-zbrojna.pl/home/articleshow/20593?t=Zandarmi-maja-specjalistyczny-woz-do-kontroli-bezpieczenstwa> (dostęp: 20.01.2020 r.).

<sup>300</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 15–18.

<sup>301</sup> M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 160–161.

Powinny działać na podstawie wypracowanych (np. podczas szkoleń) list kontrolnych (*check list*) obejmujących wszystkie fazy działania – od uzyskania informacji o katastrofie do zakończenia czynności na miejscu zdarzenia.

Oględzinami kieruje prokurator, który uwzględniając rozmiary badanego obszaru oraz spodziewaną na nim liczbę przedmiotów i śladów wymagających zabezpieczenia, powołuje zespół lub zespoły oględzinowe. W przypadku większej liczby zespołów oględzinowych prokurator prowadzący oględziny wyznacza koordynatora tych zespołów.

W skład poszczególnych zespołów oględzinowych powinni wchodzić: prokurator (jako kierownik zespołu oględzinowego), funkcjonariusz Policji lub żołnierz Żandarmerii Wojskowej (dochodzeniowo-śledczy, odpowiedzialny za protokół; należy zapewnić zmiennika), funkcjonariusze lub żołnierze komórki techniki kryminalistycznej, ewentualnie cywilni pracownicy laboratorium kryminalistycznego (osobno do ujawniania i zabezpieczania przedmiotów oraz śladów, wykonywania nagrań wideo, fotografii, skanowania laserowego 3D, obsługi BSP, sporządzania szkiców itp.), biegli, w tym lekarz (w miarę możliwości z zakresu medycyny sądowej), biegły z zakresu pożarnictwa, biegły z zakresu budowy konkretnego statku powietrznego, jego silników, awioniki, agregatów itp., a także – w razie takiej konieczności uzasadnionej okolicznościami sprawy – specjaliści z zakresu różnych dziedzin nauki i techniki w tym funkcjonariusz z komórki minersko-pirotechnicznej lub żołnierz o specjalności saper<sup>302</sup>.

W przypadku zdarzeń z udziałem obywateli innych krajów w skład zespołu oględzinowego powinni wejść funkcjonariusze Policji odpowiedzialni za wypełnianie rekomendowanych przez Interpol formularzy DVI, w tym „Formularza opisu zwłok na miejscu zdarzenia”<sup>303</sup>.

Reasumując, należy stwierdzić, że prokurator prowadzący czynność oględzin powinien nadzorować całokształt prac realizowanych na obszarze miejsca zdarzenia. W związku z powyższym powinien przy udziale pozostałych członków zespołu oględzinowego wyznaczyć sektory oględzin i przydzielić poszczególne osoby do konkretnych zespołów realizujących czynności we wskazanych sektorach. Przed formalnym rozpoczęciem czynności powinien także zadbać o zachowanie jednolitej terminologii, jednolitych oznaczeń, w miarę możliwości jednolitej metodyki prowadzenia oględzin, w tym przede wszystkim oznaczania śladów i dowodów, a także wykonywania

---

<sup>302</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5144.

<sup>303</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2.5 niniejszej pracy.

fotografii lub podejmowania innych działań mających na celu jak najwierniejsze utrwalenie stanu zastanego miejsca zdarzenia.

Wszystkie wskazane wyżej ustalenia i uzgodnienia powinny być przedmiotem narady prowadzonej przez prokuratora z udziałem uczestników oględzin miejsca zdarzenia i finalnie zostać wprowadzone do głównego protokołu oględzin. W czasie narady trzeba również ustalić kolejność czynności, zakres odpowiedzialności poszczególnych uczestników oraz poinformować o występujących na miejscu zdarzenia zagrożeniach, a także konieczności stosowania adekwatnych do okoliczności środków ochrony indywidualnej.

Wraz z zakończeniem narady kończy się etap ogólnorientacyjny oględzin miejsca zdarzenia i rozpoczynają się oględziny szczegółowe, przebiegające w dwóch fazach, tj. statycznej oraz dynamicznej<sup>304</sup>.

## **2.6. Podstawowe metody prowadzenia oględzin miejsca zdarzenia**

Zasadniczo istnieją dwie podstawowe metody prowadzenia oględzin miejsca zdarzenia, tj. subiektywna i obiektywna.

Metoda subiektywna (odśrodkowa) zakłada prowadzenie oględzin polegających na skrupulatnym i systematycznym badaniu miejsca zdarzenia oraz przedmiotów na nim zgromadzonych, poczynając od charakterystycznego dla konkretnego zdarzenia przedmiotu lub śladu, nierzadko znajdującego się w centrum obszaru podlegającego oględzinom. Stosuje się ją najczęściej w sytuacji zlokalizowania już na etapie oględzin wstępnych wyraźnego centrum oraz jednoczesnej niemożności określenia wyraźnych granic obszaru, na którym istnieje potencjalna możliwość ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia śladów i dowodów rzeczowych o istotnym znaczeniu dla rozstrzygnięcia sprawy. W przypadku katastrofy lotniczej takie centrum zdarzenia może stanowić krater wytworzony przez statek powietrzny w wyniku zbliżonego do pionowego zderzenia z ziemią, krater powybuchowy powstały po detonacji ładunku wybuchowego w znajdującym się jeszcze na ziemi statku powietrznym etc. Metoda subiektywna doskonale sprawdza się, gdy istnieje konieczność podjęcia niezwłocznego pościgu za oddalającym się z miejsca zdarzenia sprawcą, który mógł pozostawić ślady ułatwiające nie tylko jego identyfikację, powiązanie ze zdarzeniem, ale również wskazujące na kierunek ucieczki i prawdopodobne miejsce ukrywania się. W przypadku prowadzenia czynności oględzin tą metodą zespół oględzinowy porusza się odśrodkowo. Wówczas badanie miejsca

---

<sup>304</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op. cit.*, s. 86.

zdarzenia jest prowadzone od centrum spiralnie lub promieniście<sup>305</sup>. Przyjęcie metody subiektywnej jest zasadne w przypadku stosunkowo niewielkich obszarów wymagających zbadania.

Metoda obiektywna (dośrodkowa) różni się od subiektywnej tym, że jest prowadzona od zewnątrz do centrum obszaru podlegającego oględzinom i podobnie jak ta pierwsza może zakładać poruszanie się zespołu oględzinowego spiralnie lub promieniście. Stosuje się ją wówczas, gdy organ procesowy nie dysponuje informacjami umożliwiającymi opracowanie choćby wstępnej wersji przebiegu danego zdarzenia, a także ustalenie korelacji pomiędzy zastanymi zmianami w wyglądzie miejsca zdarzenia a jego przebiegiem<sup>306</sup>.

Wybór konkretnej metody zależy od wielu czynników, takich jak specyfika zdarzenia, charakter obszaru, na którym miało ono miejsce (topografia), czas (zarówno pora dnia, jak i pora roku), w jakim są realizowane czynności, sposób przeprowadzanych wcześniej czynności ratowniczo-gaśniczych, jak również liczba ofiar czy też spodziewana liczba oraz rodzaj śladów i dowodów rzeczowych, jakie należałoby zabezpieczyć<sup>307</sup>. Ostateczną decyzję w zakresie przyjęcia określonej metody prowadzenia oględzin podejmuje organ procesowy prowadzący czynność. Nie oznacza to jednak, że decyzja ta powinna być podejmowana jednoosobowo. W przypadku oględzin miejsca katastrofy lotniczej prokurator powinien skonsultować się w tej kwestii nie tylko z technikami kryminalistyki wchodzącymi w skład zespołu oględzinowego, lecz także z obecnymi na miejscu zdarzenia i realizującymi swoje czynności przedstawicielami organu ds. badania zdarzeń lotniczych.

Warto zauważyć, że w praktyce realizacji czynności na miejscu zdarzenia stosuje się zarówno metodę subiektywną, jak i obiektywną, nierzadko łącząc lub modyfikując charakterystyczne dla nich cechy w zależności od uwarunkowań związanych ze specyfiką przedmiotu oględzin.

Przykładowo, w sytuacji katastrofy lotniczej, do której doszło w ostatniej fazie lotu, czyli w czasie lądowania, przy występowaniu dużej ilości śladów zetknięcia się statku powietrznego z przeszkodami terenowymi (np. ślady ścinania koron drzew) dobrą praktyką byłoby prowadzenie oględzin zgodnie z kierunkiem lotu lub w kierunku przeciwnym, dzieląc obszar podlegający oględzinom na sektory w poprzek toru lotu wyznaczonego przez ślady kontaktu z przeszkodami i ziemią. Wówczas w fazach

---

<sup>305</sup> M. Goc, M. Pękała, *op.cit.*, s. 443–444.

<sup>306</sup> E. Gruza, M. Goc, J. Moszczyński, *op.cit.*, s. 209.

<sup>307</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 23.



statycznej i dynamicznej oględziny są prowadzone od zewnętrznych granic sektora liniowo. W czasie fazy dynamicznej ułatwia to usuwanie fragmentów wraku oraz ujawnianie i zabezpieczanie śladów i dowodów rzeczowych oraz zwłok i szczątków ludzkich. Liniowe „oczyszczanie” miejsca zdarzenia ułatwia również operowanie na miejscu zdarzenia specjalistycznego sprzętu, takiego jak dźwigi, koparki, spychy, ciężarówki etc. potrzebne do budowy drogi tymczasowej i transportu wraku do miejsca jego późniejszego składowania.

## **2.7. Obecność przedstawicieli organów ds. badania zdarzeń lotniczych na miejscu katastrofy lotniczej**

Poza członkami zespołu oględzinowego na miejsce zdarzenia mają prawo wstępu członkowie właściwego organu ds. badania zdarzeń lotniczych, czyli Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych lub Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (art. 136 ust. 1-2 pr.lot. oraz art. 1 ust. 4 pr.lot.). Zasadniczo postępowanie karne oraz badanie zdarzenia lotniczego przez członków komisji to dwa odrębne, niezależne procesy. Niemniej jednak na miejscu zdarzenia oba podmioty muszą uzgodnić warunki współpracy w celu zapewnienia zasadniczo symultanicznej realizacji swoich celów.

Konieczność współpracy organów procesu karnego z organami ds. badania zdarzeń lotniczych wynika między innymi z art. 137 ust. 1 pr.lot. Przepis ten stanowi, że organy administracji publicznej oraz inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne, a także przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy<sup>308</sup>. Przepis ten jest niezwykle szeroką i niedookreśloną regulacją. Ustawodawca nie wskazał, co rozumie przez pojęcia „współpracy” oraz „niezbędnej pomocy”, a zatem przepis ten należy uznać za zbyt ogólnikowy, aby wyinterpretowywać z niego szczegółowe kompetencje członków komisji.

Należy przyjąć, iż wśród wymienionych w art. 137 ust. 1 pr.lot. podmiotów znajduje się również prokuratura. Na mocy tego przepisu jest ona zobligowana do współdziałania i udzielania niezbędnej pomocy organom ds. badania zdarzeń lotniczych. Wskazany wyżej przepis zasadniczo nie ogranicza zakresu współpracy czy też udzielanej pomocy. Nie budzi jednak wątpliwości fakt, że współpraca i pomoc udzielana komisjom

---

<sup>308</sup> Jedynie na marginesie należy zauważyć, iż przepis art. 137 ust. 1 pr.lot. nie nakłada obowiązku współdziałania i pomocy organom ds. badania zdarzeń lotniczych na osoby fizyczne. Należy rozważyć, czy nie byłoby zasadne wprowadzenie uregulowania w tym zakresie zbliżonego do treści art. 15 § 3 k.p.k.

powinny odbywać się w ramach zakresu zwykłych czynności danego podmiotu<sup>309</sup>. Szczególnie iż nierzadko udzielenie pomocy organowi ds. badania zdarzenia lotniczego będzie wiązać się z poniesieniem dodatkowych kosztów.

Pomoc w pracach badawczych organu ds. badania zdarzeń lotniczych może przybierać różne formy. Nierzadko zdarza się tak, że zarówno prokuratura, jak i organ ds. badania zdarzeń lotniczych będą zainteresowane uzyskaniem specjalistycznej opinii biegłego z danej dziedziny. Oba podmioty powinny wówczas porozumieć się co do wyboru biegłego, kolejności i zakresu badań, zadawanych biegłemu pytań, ewentualnie metod badawczych (niszczące, nieniszczące) (§ 4 ust. 5 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK)<sup>310</sup>. Takie współdziałanie może pozytywnie wpłynąć na przebieg śledztwa oraz badania prowadzonego przez komisję, znacznie skracając ich czas oraz redukując koszty.

Zakres pomocy, o której mowa w art. 137 ust. 1 pr.lot., jest w pewnym sensie ograniczony sformułowaniem „niezbędnej”. To ocenne sformułowanie może budzić wątpliwości interpretacyjne i potęgować konflikty, ponieważ w relacji prokuratura–komisja może dochodzić do rozbieżnych twierdzeń odnośnie do tego, co *de facto* stanowi ową „niezbędną” pomoc<sup>311</sup>.

Nie należy zapominać, że konieczność współpracy organów procesu karnego z organami ds. badania zdarzeń lotniczych wynika również z norm prawa Unii Europejskiej (art. 11 ust. 1 rozporządzenia 996/2010), a także uregulowań porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK zawartego na ich podstawie (art. 12 ust. 3 rozporządzenia 996/2010).

Najprościej zakres udziału członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w czynnościach postępowania przygotowawczego można określić na podstawie przyznanych im uprawnień. Uprawnienia członków obu komisji, tj. PKBWL i KBWLLP, wynikają zaś wprost z przepisów Ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze<sup>312</sup>. Na mocy art. 140 ust. 2 w zw. z art. 1 ust. 4 pr.lot. uprawnienia wynikające z art. 136 ust. 1 pr.lot., przysługujące członkom PKBWL, przysługują również członkom KBWLLP.

---

<sup>309</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 137 ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 565.

<sup>310</sup> Zob. także: § 4 ust. 8 i 9 porozumienia MON i PG.

<sup>311</sup> Kwestie te powinny zostać uregulowane w sposób bardziej precyzyjny w porozumieniach zawartych pomiędzy prokuraturą, a organami ds. badania zdarzeń lotniczych. Aktualnie, kwestię rozstrzygnięcia konfliktów porusza § 7 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK stanowiąc, iż sposób ich rozwiązania ustalają prokurator bezpośrednio przełożony nad prokuratorem prowadzącym lub nadzorującym postępowanie przygotowawcze i przewodniczący komisji. Uregulowanie to jest niemalże tożsame z treścią § 6 porozumienia PKBWL i PG, które utraciło moc z dniem podpisania porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK z dnia 9 listopada 2021 roku oraz z treścią § 6 porozumienia MON i PG.

<sup>312</sup> Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 t.j. ze zm.

Zgodnie z treścią wyżej wymienionego przepisu członkowie komisji, po okazaniu legitymacji członka komisji, są upoważnieni do:

- 1) dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości (obejmuje także prawo wstępu do wszystkich części lotniska);
- 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) przesłuchiwanie świadków;
- 8) udziału w przesłuchiwanie świadków<sup>313</sup>.

Należy podkreślić, że osoby działające z upoważnienia Komisji oraz upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem biorący udział w badaniu zdarzenia lotniczego korzystają w pełnym zakresie z wyżej wymienionych uprawnień (art. 136 ust. 3 i 3a pr.lot.).

W dniu 2 grudnia 2010 roku weszło w życie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE<sup>314</sup>.

Zgodnie z treścią art. 11 ust. 1 rozporządzenia 996/2010 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, a na podstawie ust. 2 wyżej wymienionego artykułu osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do:

---

<sup>313</sup> Szerzej na temat udziału członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w przesłuchaniach świadków: rozdział 4 niniejszej pracy.

<sup>314</sup> Zmiany rozporządzenia 996/2010 zostały ogłoszone w Dz.Urz. UE L 276 z 17.10.2013, s. 34 oraz Dz.Urz. UE L 122 z 24.04.2014 r., s. 18.

- 1) 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;
- 2) zagwarantowania natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy;
- 3) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi;
- 4) 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;
- 5) 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;
- 6) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego;
- 7) 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.

Zestawienie uprawnień członków komisji wynikających z krajowego prawa lotniczego i rozporządzenia 996/2010 wskazuje na poszerzenie uprawnień przewidzianych w wyżej wymienionym rozporządzeniu względem polskich przepisów wewnętrznych.

Zgodnie z krajowym prawem lotniczym członek komisji ma prawo dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości (art. 136 ust. 1 pkt 1 pr.lot.). Rozporządzenie 996/2010 konkretyzuje, iż dostęp ten ma być natychmiastowy, nieograniczony i swobodny (art. 11 ust. 2 lit. a).

W polskim prawie lotniczym przewidziano, że członkowie komisji mają prawo do sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statków i innych rzeczy wymagających zbadania (art. 136 ust. 1 pkt 3 pr.lot.). Rozporządzenie 996/2010 uzupełnia to uprawnienie o gwarancję natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontroli nad usuwaniem szczątków lub ich części do celów badania lub analizy (art. 11 ust. 2 lit. b).

Krajowe prawo lotnicze stanowi o upoważnieniu członków komisji do dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów (art. 136 ust. 1 pkt 4 pr.lot.), natomiast wyżej wymienione rozporządzenie konkretyzuje, że dostęp ten ma być natychmiastowy, a ponadto daje prawo komisji kontroli nad owymi rejestratorami i ich zapisami (art. 11 ust. 2 lit. c).

Jedynie na marginesie należy zauważyć, że rozporządzenie 996/2010 bardziej szczegółowo reguluje również przewidziane w polskim prawie lotniczym uprawnienia członków Komisji w zakresie uzyskiwania informacji i dostępu do dokumentacji dotyczącej statku powietrznego, w tym jego obsługi technicznej, przygotowania i wykonania lotu oraz w zakresie szkolenia członków załogi i pozostałego personelu (por. art. 136 ust. 1 pkt 6 pr.lot. oraz art. 11 ust. 2 lit. g rozporządzenia 996/2010)<sup>315</sup>. Część z tej dokumentacji znajduje się na pokładzie samolotu w czasie lotu, a zatem istnieje możliwość jej zabezpieczenia na potrzeby śledztwa w czasie oględzin miejsca zdarzenia. W przypadku złożenia stosownego wniosku w ramach realizacji wskazanych wyżej uprawnień członków komisji dokumentacja taka w formie kopii lub zdjęć powinna zostać niezwłocznie udostępniona na potrzeby badania zdarzenia lotniczego.

W tym miejscu warto zauważyć, że rozporządzenie unijne jako prawo stanowione przez organizację międzynarodową w rozumieniu art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, w krajowym systemie źródeł prawa ma pierwszeństwo w sytuacji kolizji z ustawą lub aktami prawnymi niższej od niej rangi. Jest ono aktem normatywnym o charakterze ogólnym i abstrakcyjnym<sup>316</sup>. Cechą charakterystyczną rozporządzenia unijnego, w ujęciu konstytucyjnym, jest między innymi to, że obowiązuje bezpośrednio każde z państw członkowskich UE i zasadniczo nie wymaga implementacji do ich wewnętrznych porządków prawnych (art. 288 TFUE)<sup>317</sup>. W przypadku niezgodności między rozporządzeniem unijnym a ustawami lub aktami podustawowymi prawo krajowe powinno zostać pominięte, co nie wpływa jednak na moc obowiązującą pominiętego aktu prawnego<sup>318</sup>.

Wskazane wyżej uprawnienia członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych zostały w rozporządzeniu 996/2010 ujęte na tyle szczegółowo, że stanowią normy

---

<sup>315</sup> Zob. także: J. Sznajder, *op.cit.*, s. 226.

<sup>316</sup> B. Liżewski, *Wykładnia prawa pierwotnego i prawa wtórnego UE*, [w:] L. Leszczyński (red.), *Wykładnia prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2019, s. 323.

<sup>317</sup> P. Radziejewicz, *Komentarz do art. 91 Konstytucji RP*, [w:] P. Tuleja (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, LEX/el. 2021, LEX nr 11235, teza 4; A. Sakowicz, *Węzłowe problemy wykładni przepisów prawa karnego materialnego przy uwzględnieniu dyrektywy wykładni przyjaznej prawu unijnemu*, „Białostockie Studia Prawnicze” 2014, z. 15, s. 37.

<sup>318</sup> *Ibidem*.

samowystawne, niewymagające dla ich wykonania zmian prawa w ramach krajowych porządków prawnych państw członkowskich UE. Samoistnie stanowią one normy prawne, na podstawie których członkowie PKBWL mogą realizować swoje uprawnienia.

Dodatkowo art. 11 rozporządzenia 996/2010 (podobnie jak art. 136 pr.lot) należy uznać za *lex specialis* w stosunku do unormowań procedury karnej ograniczających krąg uczestników czynności dowodowych. Podkreślenia wymaga fakt, że realizacja uprawnień członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, zgodnie z treścią art. 5 ust. 6 rozporządzenia 996/2010, nie powinna wpływać negatywnie na przebieg postępowania karnego.

Ważne jest również to, że uprawnienia członków KBWLLP nie wynikają z rozporządzenia 996/2010, lecz jedynie z treści Ustawy z 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (art. 3 ust. 3 rozporządzenia 996/2010). Wynika to z faktu, iż rozporządzenie 996/2010 zasadniczo dotyczy badania wypadków lotniczych w ramach lotnictwa cywilnego, pozostającego poza zakresem kompetencji KBWLLP<sup>319</sup>.

W swojej treści rozporządzenie 996/2010 trafnie zdefiniowało większość pól konfliktów, jakie mogą powstać w czasie współpracy pomiędzy organami procesu karnego a organami ds. badania zdarzeń lotniczych. W związku z powyższym, rozporządzenie to w art. 12 ust. 3 zobligowało państwa członkowskie do zapewnienia, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych i między innymi organy prowadzące postępowanie karne współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom dotyczącym dostępu do miejsca wypadku, zabezpieczenia i dostępu do materiałów dowodowych, raportu wstępnego i kolejnych raportów dotyczących stadium każdego postępowania, wymiany informacji, właściwego wykorzystywania informacji z zakresu bezpieczeństwa oraz rozwiązywania konfliktów (art. 12 ust. 3 lit. a-f rozporządzenia 996/2010).

Pomiędzy PKBWL i Prokuratorem Generalnym w dniu 18 grudnia 2013 roku, a zatem po ponad 3 latach od wejścia w życie rozporządzenia 996/2010, zawarto porozumienie mające czynić zadość zaleceniu zawartemu w jego art. 12 ust. 3<sup>320</sup>.

Niecały rok później, w dniu 5 listopada 2014 roku, niemalże analogiczne porozumienie z Prokuratorem Generalnym zawarł Minister Obrony Narodowej<sup>321</sup>.

---

<sup>319</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 506.

<sup>320</sup> Porozumienie z dnia 18 grudnia 2013 roku pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym – <https://pk.gov.pl/wp-content/uploads/2014/01/5b3e10806051fe3b11ef35bd1907cf3b.pdf> (dostęp: 21.09.2021 r.).

<sup>321</sup> Porozumienie z dnia 5 listopada 2014 roku pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym – <https://pk.gov.pl/aktualnosci/aktualnosci-prokuratury-krajowej/porozumienie-prokuratora-generalnego-i-ministra-obrony-narodowej/> (dostęp: 21.09.2021 r.).

Na początku 2021 roku, z inicjatywy EASA, podjęto prace nad opracowaniem nowego, trójstronnego porozumienia pomiędzy PKBWL, Prezesem ULC oraz Prokuratorem Generalnym. Ostatecznie 9 listopada 2021 roku zawarto porozumienie w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego pomiędzy PKBWL, Prezesem ULC oraz I Z-cą Prokuratora Generalnego – Prokuratorem Krajowym. Wcześniejsze porozumienie pomiędzy PKBWL a Prokuratorem Generalnym, z dniem podpisania wyżej wymienionego, przestało obowiązywać<sup>322</sup>. Dotychczas nie podjęto prac nad modyfikacją porozumienia Ministra Obrony Narodowej i Prokuratora Generalnego.

Treść obu obowiązujących porozumień w praktyce rzutuje na realne decyzje podejmowane przez prokuratora, zarówno w toku czynności realizowanych na miejscu zdarzenia, jak i dalszych czynności procesowych wykonywanych w ramach śledztwa.

W tym miejscu warto zauważyć, że w standardowych postępowaniach prokurator w ramach postępowania przygotowawczego, jako *dominus litis* tego stadium procesu, jest ograniczony w zbieraniu dowodów jedynie normami procedury karnej. W toku śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej ograniczenia te wynikają dodatkowo z przepisów prawa lotniczego oraz z zawartych porozumień.

Zasadniczo przed przybyciem na miejsce zdarzenia członków właściwej komisji, organy procesu karnego nie mogą „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” (art. 13 ust 2 rozporządzenia 996/2010). Wyjątek stanowią jedynie przypadki, w których działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub działań podejmowanych za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych (art. 13 ust. 2 rozporządzenia 996/2010).

Z powyższego wynika, że w sytuacji realnej groźby zniekształcenia lub utraty dowodów znajdujących się na miejscu zdarzenia przed przybyciem osób prowadzących badanie z ramienia komisji prokurator powinien podjąć próbę porozumienia z tymi osobami i wypracowania *de facto* wspólnej decyzji o podjęciu działań zapobiegawczych.

---

<sup>322</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Porozumienie w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego* – <https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5761-porozumienie-w-sprawie-wspolpracy-przy-podejmowaniu-dzialan-zwiazanych-z-badaniem-zdarzenia-lotniczego> (dostęp: 11.11.2021 r.).

Uregulowanie to ma na celu umożliwienie członkom organu ds. badania zdarzeń lotniczych bezpośrednio zetknięcie się z miejscem zdarzenia w jego pierwotnym stanie, a przynajmniej w takim, w jakim ono było po zakończeniu akcji ratowniczo-gaśniczej.

W przypadku uzgodnienia czynności mogących mieć wpływ na stan miejsca zdarzenia, które należy podjąć przed przybyciem członków właściwej komisji, podmiot realizujący te czynności ma obowiązek utrwalenia stanu pierwotnego, co znajduje swój wyraz w treści § 5 ust. 7 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK<sup>323</sup>.

Większość wskazanych w treści art. 136 ust. 1 pr.lot. uprawnień członków komisji może być realizowana na miejscu zdarzenia. Uprawnienia te uniemożliwiają prokuratorowi ograniczenie dostępu do wskazanych miejsc lub przedmiotów członkom komisji biorącym udział w badaniu zdarzenia lotniczego, a także osobom działającym z upoważnienia komisji, nawet wtedy, gdy teren miejsca zdarzenia oraz poszczególne przedmioty są zabezpieczone na potrzeby procesu karnego.

Opisane wyżej szerokie uprawnienia członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w praktyce implikują konieczność niejako włączenia ich w skład zespołu oględzinowego. Zagadnieniem problematycznym jest jednak brak podstawy prawnej wprost umożliwiającej udział w czynnościach organu procesowego członkom komisji lub osobom przez nią upoważnionym do udziału. Niemniej jednak potwierdzeniem tej praktyki jest treść § 5 ust. 5 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK przewidującego możliwość nie tylko „równoczesnego wykonywania czynności zgodnie z przysługującymi kompetencjami”, ale również udzielania sobie wzajemnej „pomocy przy ich dokumentowaniu”<sup>324</sup>. W praktyce więc współpraca polega na tym, że członkowie PKBWL korzystają z wiedzy i doświadczenia techników kryminalistycznych zabezpieczających dowody rzeczowe i ślady na miejscu zdarzenia oraz wykonujących fotografie i nagrania wideo, a prokurator korzysta z fachowej wiedzy członków komisji na temat budowy płatowca i jego podzespołów, a także fachowej terminologii lotniczej, umożliwiającej precyzyjny opis przedmiotu oględzin. W protokole oględzin miejsca zdarzenia członków komisji wpisuje się jako osoby obecne w czasie czynności, a niekiedy jako „ekspertów” lub „specjalistów”. O ile pierwszy opis jak najbardziej odpowiada prawdzie i zarazem jest dopuszczalny procesowo, to inne rozwiązania mogą budzić słuszne zastrzeżenia.

Uznawanie członków komisji za „ekspertów” lub „specjalistów” tłumaczy fakt posiadania przez nich fachowej, ponadprzeciętnej wiedzy z zakresu lotnictwa i badania

---

<sup>323</sup> Zob. także: § 4 ust. 4 porozumienia MON i PG.

<sup>324</sup> Zob. także: § 4 ust. 2 porozumienia MON i PG.



zdarzeń lotniczych, lecz może wprowadzać w błąd. Członkowie komisji badający konkretne zdarzenie lotnicze nie mogą być jednocześnie autorami ekspertyz dla organu procesowego, czyli biegłymi w postępowaniu karnym dotyczącym tego zdarzenia (art. 22 pkt 2 pr.lot.). Nie mogą też realizować czynności jako specjaliści, których zakres zadań został określony w art. 205 § 1 k.p.k. Występowanie członka komisji w podwójnej roli, tj. prowadzącego badanie i zarazem specjalisty wezwanego do dokonywania czynności technicznych w ramach procesowych oględzin miejsca zdarzenia, w sposób rażący stałoby w sprzeczności z zasadą niezależności organu ds. badania zdarzeń lotniczych, wynikającą z treści art. 17 ust. 1 art. 134 ust. 1e pr.lot. oraz art. 11 ust. 1 i 4 rozporządzenia 996/2010.

Tymczasem realizowanie przez członków komisji czynności badawczych na miejscu katastrofy lotniczej niejako w ramach kryminalistyczno-procesowych czynności oględzin miejsca zdarzenia – szczególnie w przypadku braku biegłych z zakresu budowy statku powietrznego – wydaje się obopólnie korzystne<sup>325</sup>. Z perspektywy organu procesu karnego umożliwia dodatkowo *stricte* procesowe dokumentowanie działań podejmowanych na miejscu zdarzenia przez członków komisji i zarazem zmniejsza ryzyko opisu stanu miejsca zdarzenia zmienionego w wyniku tych działań.

W praktyce nie zawsze istnieje możliwość równoległego prowadzenia czynności na miejscu zdarzenia. Zazwyczaj wynika to z przyczyn organizacyjnych, polegających na przykład z niewystarczającej liczby osób oddelegowanych do pracy na miejscu zdarzenia przez dany podmiot w sytuacji dysponowania odpowiednimi siłami i środkami przez drugi. Wówczas, w myśl ustępu 5 ust. 8 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK, organ prowadzący postępowanie karne i członkowie właściwej komisji powinni uzgodnić zasady i terminy ich prowadzenia oraz sposób dokumentowania<sup>326</sup>. Takie rozwiązanie tej kwestii w porozumieniu wydaje się dalece niewystarczające, ponieważ w czasie działań na miejscu zdarzenia brak jest zazwyczaj czasu i sposobności na opracowywanie bardziej szczegółowych uzgodnień. Co więcej, „wpadkowe” porozumienie powinno szczegółowo regulować dużą liczbę różnego typu przypadków, jakie mogą wystąpić w danej sytuacji, w konkretnych okolicznościach. Dlatego też w nowym porozumieniu przewidziano zobowiązanie do powołania zespołu mającego opracować wspólną metodykę prowadzenia czynności po zaistnieniu zdarzenia lotniczego (§ 8 ust. 2 lit. a porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK). Metodyka ta

---

<sup>325</sup> M. Przybyłowski, *Katastrofa lotnicza... I co dalej?*, „Rzeczpospolita” z 12.11.2017 r. – <https://archiwum.rp.pl/artukul/1358089-Katastrofa-lotnicza%E2%80%A6-I-co-dalej.html> (dostęp: 18.07.2020 r.).

<sup>326</sup> Zob. także: § 4 ust. 5 porozumienia MON i PG.

ma w przyszłości być rewidowana w wyniku przeprowadzanych, nie rzadziej niż raz na dwa lata, cyklicznych szkoleń służących praktycznej weryfikacji zarówno postanowień porozumienia, jak i owej metodyki (§ 8 ust. 2 lit. b porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK).

Za niewystarczający należy uznać przepis § 168a regul.prok. stanowiący w ust. 1, że na wniosek organu państwowego prowadzącego na podstawie ustawy postępowanie, którego przedmiot pozostaje w związku z przedmiotem postępowania przygotowawczego, prokurator może zezwolić na obecność przedstawiciela tego organu podczas czynności dowodowej innej niż przesłuchanie podejrzanego, pokrzywdzonego albo świadka, jeżeli nie utrudni to czynności, a może służyć powzięciu przez ten organ informacji istotnych dla prowadzonego postępowania.

W zaistniałej sytuacji *de lege ferenda* należałoby optować za zmianą przepisów procedury karnej i prawa lotniczego w ten sposób, aby możliwe było włączenie członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych i innych osób upoważnionych do badania w skład zespołu oględzinowego i rzeczywiście, wspólne prowadzenie czynności. W obowiązującym stanie prawnym za niewystarczające wydaje się powoływanie jedynie na treść art. 137 ust. 1 pr.lot. czy wspomniany wcześniej § 168a regul.prok. Zasadne jest wprowadzenie regulacji zbliżonej do treści art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. (upoważniającej członków komisji do udziału w przesłuchaniach świadków), najlepiej poprzez uzupełnienie wskazanego wyżej ustępu o kolejny punkt w brzmieniu: „udziału w innych czynnościach postępowania przygotowawczego na zasadach określonych w art. 317 § 1a k.p.k.”. Zmiana ta wymagałaby zmodyfikowania treści art. 317 k.p.k. poprzez dodanie § 1a w brzmieniu: „Na wniosek organu państwowego prowadzącego na podstawie ustawy postępowanie, którego przedmiot pozostaje w związku z przedmiotem postępowania przygotowawczego, prokurator może zezwolić na udział lub obecność przedstawiciela tego organu lub osoby przez ten organ upoważnionej podczas czynności dowodowej, jeżeli nie utrudni to czynności, a może służyć powzięciu przez ten organ informacji istotnych dla prowadzonego postępowania. Zezwolenie może zostać w każdej chwili cofnięte w szczególności w przypadku zaistnienia realnej groźby utrudnienia czynności dowodowej, a także gdy zajdzie potrzeba zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania lub ochrony ważnego interesu państwa”.

Zmiany w zaproponowanej formie wyeliminowałyby opisane wątpliwości co do możliwości uczestnictwa w czynnościach realizowanych w ramach postępowania przygotowawczego innych osób niż wymienione w dotychczas obowiązujących przepisach Kodeksu postępowania karnego.

## 2.8. Faza statyczna oględzin miejsca

W fazie statycznej nie przemieszcza się przedmiotów<sup>327</sup>. Jej celem jest przede wszystkim udokumentowanie stanu zastanego na miejscu zdarzenia<sup>328</sup>. Faza ta z powodzeniem może być realizowana jeszcze przed przybyciem na miejsce członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych pod warunkiem absolutnego nieingerowania w stan miejsca zdarzenia (art. 13 ust. 2 rozporządzenia 996/2010)<sup>329</sup>.

Warto podkreślić, że szczegółowość opisu właściwości przedmiotu oględzin w treści protokołu, będącego nadal podstawową formą dokumentowania tej czynności, jest uzależniona od stosowania innych form utrwalania jego wyglądu. Jak już wspomniano, w czasie oględzin miejsca zdarzenia standardowo wykonuje się fotografie, rejestruje się obraz i dźwięk za pomocą kamer wideo, a niekiedy stosuje się zaawansowane technicznie laserowe skanery 3D<sup>330</sup>.

W pierwszej kolejności należy utrwalić (np. przez sfotografowanie i/lub wykonanie nagrania wideo) wszelkiego rodzaju nietrwałe zjawiska oraz ślady występujące na miejscu zdarzenia, takie jak przykładowo krótkotrwałe zjawiska pogodowe w postaci mgły, gradu (należy zwymiarować wielkość kul gradowych), gołoledzi, zwizualizować fakt występowania oblodzenia na płaszczyznach sterowych. W ten sam sposób powinno się utrwalić ślady osmalenia przebiegające wzdłuż strug powietrza lecącego statku powietrznego, ślady sadzy w rejonie silników, wycieków z instalacji paliwowej, hydraulicznej, gaśniczej etc. Dokumentując w formie fotografii lub nagrania wideo wskazane wyżej nietrwałe zjawiska oraz ślady trzeba bezwzględnie wpisać do protokołu cel wykonywanego zdjęcia lub nagrania, czas ich wykonania, a w razie konieczności opisać dodatkowo stan pogody czy też warunki oświetlenia<sup>331</sup>.

Znakomitym rozwiązaniem jest również wykonanie fotografii miejsca katastrofy lotniczej niejako „z lotu ptaka”, z użyciem specjalistycznych wysięgników lub przy użyciu BSP wyposażonego w aparat/kamerę o wysokiej rozdzielczości z opcją znakowania zdjęć danymi z wbudowanego GPS<sup>332</sup>. Zdjęcia oraz nagrania wideo należy wykonywać wzdłuż planowanego oraz rzeczywistego toru lotu statku powietrznego, który uległ katastrofie, zarówno zgodnie z jego kierunkiem, jak i w kierunku do niego przeciwnym. Dokumentując pozycje z wykorzystaniem parametrów GPS, nie należy

---

<sup>327</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 86; M. Kulicki, *Kryminalistyka. Wybrane elementy teorii i praktyki śledczo-sądowej*, Toruń 1994, s. 301; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 132.

<sup>328</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5145.

<sup>329</sup> Zob. także: *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 32.

<sup>330</sup> Zob. podrozdział 2.2.2, 2.2.3 i 2.2.4 niniejszej pracy.

<sup>331</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 34.

<sup>332</sup> B. Klepczyński, *op.cit.*, s. 14–18.

zapomnieć o zapisywaniu danych umożliwiających odtworzenie pozycji również w płaszczyźnie pionowej. Takie dane pozwalają umiejscowić konkretne punkty w przestrzeni z o wiele większą precyzją.

Po wykonaniu fotografii oraz nagrania wideo należy dokonać skanowania laserowego 3D miejsca katastrofy za pomocą specjalistycznych urządzeń<sup>333</sup>. Pozyskane w ten sposób dane umożliwią nie tylko sprawne utrwalenie wyglądu miejsca zdarzenia, ale również – na późniejszym etapie – wygenerowanie precyzyjnych planów oraz szkiców miejsca zdarzenia ortofotomap, modeli 3D lub wizualizacji w technologii Virtual Reality<sup>334</sup>.

W czasie skanowania terenu na obszarze objętym tą czynnością nie powinno być innych (poza operatorem skanera) osób, których obecność mogłaby zaburzyć wynik skanowania. Czas ten powinien zostać zagospodarowany na przeprowadzenie narady uczestników oględzin, którą powinien prowadzić prokurator wyznaczony do prowadzenia tej czynności. W tym czasie istnieje możliwość zrewidowania ustaleń co do kolejności oraz metodyki prowadzenia dalszych czynności. Spotkanie takie daje możliwość oceny, czy dotychczasowe siły i środki są wystarczające do sprawnego realizacji planowanych czynności. W razie takiej konieczności istnieje możliwość uzupełnienia składu zespołu lub zespołów oględzinowych.

Po powyższych czynnościach zazwyczaj następuje wyznaczenie poszczególnych sektorów oględzin. Dobrą praktyką jest wykorzystanie naturalnej rzeźby terenu oraz obiektów urbanistycznych. Wówczas granice sektorów mogą stanowić cieki wodne (rowy melioracyjne, strumienie, rzeki), nasypy kolejowe, drogi, ogrodzenia, ściany budynków, linie energetyczne etc., a uzupełnieniem granic mogą być taśmy odgradzające, parawany itp. Punkty, linie lub płaszczyzny wyznaczające granice sektorów powinny zostać opisane za pomocą precyzyjnych współrzędnych GPS.

Zaleca się podział miejsca zdarzenia na sektory w kształcie sąsiadujących ze sobą wielokątów o wyraźnie zaznaczonych granicach. Ważne jest rozstrzygnięcie *a priori* kwestii, w którym protokole będą opisywane przedmioty lub zwłoki (szczątki ludzkie) ułożone dokładnie na granicy sektorów.

Zasadniczo wielkość, kształt, a także liczba sektorów, na które zostanie podzielone miejsce katastrofy lotniczej, są uzależnione od wielu czynników. Zasadą powinno być, że im większe zagęszczenie fragmentów wraku, zwłok lub szczątków

---

<sup>333</sup> *Skaner laserowy Faro Focus* – <https://www.faro.com/pl-pl/produkty/budownictwo-bim-cim/faro-focus/> (dostęp: 25.01.2020 r.); A. Borowska-Solonyńko, K. Maksymowicz, W. Tunikowski, *Badanie miejsca...*, *op.cit.*, s. 306–308; Szerzej na ten temat: podrozdział 2.2.4 niniejszej pracy.

<sup>334</sup> M. Brzozowska, W. Kubisz, J. Kościuk, L. Koźmiński, *op.cit.*, s. 52.

ludzkich, tym sektor powinien być mniejszy, tak aby w trakcie jednej, nieprzerwanej czynności, wyznaczony zespół oględzinowy mógł przeprowadzić oględziny do końca. Należy brać pod uwagę również specyfikę miejsca zdarzenia, w tym jego topografię. Niekiedy liczba sektorów bywa uzależniona od faktycznych możliwości skompletowania zespołów oględzinowych działających w każdym z nich.

Ważne jest jednolite oznaczenie wszystkich sektorów, na które finalnie podzielono miejsce zdarzenia. Ostateczną decyzję w tym zakresie podejmuje prokurator prowadzący czynność. Zaleca się używanie liczb rzymskich, pamiętając jednocześnie, że przyjęty sposób oznaczania sektorów będzie miał wpływ na sposób oznaczania zwłok, szczątków ludzkich, rzeczy osobistych ofiar, dowodów rzeczowych, a także śladów i próbek kontrolnych<sup>335</sup>. Oznaczenia wszystkich tych obiektów powinny zawierać numer odpowiadający sektorowi, w którym doszło do ich ujawnienia.

Niezwłocznie po dokonaniu podziału miejsca zdarzenia na sektory oraz właściwym ich oznaczeniu zasadne jest ponowne sfotografowanie miejsca zdarzenia za pomocą aparatu fotograficznego umieszczonego na wysięgniku lub BSP w celu zobrazowania granic sektorów. Wykonanie takiej fotografii pozwoli na późniejszą weryfikację położenia danych przedmiotów lub zwłok i szczątków ludzkich w granicach poszczególnych sektorów. Dokumentacja taka pozwoli również na stworzenie ortofotomapy miejsca zdarzenia zarówno w wersji bez widocznego podziału na sektory, jak i z tym podziałem<sup>336</sup>.

Zasadniczo sposób podziału miejsca zdarzenia na sektory dokumentuje się w głównym protokole oględzin. Należy do niego dołączyć szkic ogólny miejsca zdarzenia z uwidocznionymi na nim granicami sektorów oraz ich jednolitą numeracją<sup>337</sup>.

Po utrwaleniu wyglądu całego obszaru miejsca zdarzenia dalsze czynności są realizowane przez wyznaczone zespoły, którym należy przydzielić poszczególne sektory. W składzie każdego z takich zespołów powinien się znaleźć prokurator, funkcjonariusz Policji lub Żandarmerii Wojskowej, specjaliści oraz biegli.

Prokurator pełni wówczas rolę kierownika zespołu oględzinowego w sektorze. Funkcjonariusz Policji lub Żandarmerii Wojskowej jest protokolantem, natomiast specjaliści, będący jednocześnie technikami kryminalistyki, są odpowiedzialni za utrwalanie wyglądu miejsca zdarzenia, poszczególnych rzeczy, zwłok i szczątków

---

<sup>335</sup> Powyższe związane jest między innymi z przyjętym przez Interpol sposobem oznaczenia zwłok i szczątków ludzkich znalezionych na miejscu katastrofy. Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2.5 niniejszej pracy.

<sup>336</sup> B. Klepczyński, *op.cit.*, s. 16.

<sup>337</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 2.2.2 niniejszej pracy.

ludzkich za pomocą aparatu fotograficznego i kamery, a także za ujawnianie, zabezpieczanie i utrwalanie dowodów *sensu largo* (dowody rzeczowe i ślady).

Z uwagi na znaczną liczbę zwłok i szczątków ludzkich w zespole oględzinowym nie powinno zabraknąć biegłego z zakresu medycyny sądowej<sup>338</sup>.

Charakter zdarzenia oraz jego specyfika w pełni uzasadniają udział w czynności oględzin miejsca katastrofy lotniczej również biegłego z zakresu budowy i eksploatacji statku powietrznego, który uległ katastrofie<sup>339</sup>.

Zaprezentowany skład zespołu oględzinowego nie uwzględnia członków organu ds. badania zdarzeń lotniczych, osób przez nie upoważnionych oraz osób będących przedstawicielami podmiotów zaangażowanych, mających dostęp do miejsca zdarzenia na podstawie uregulowań międzynarodowych (art. 8, 10, 11 ust 2 lit. a rozporządzenia 996/2010).

Powyższe wskazuje jednoznacznie, że na miejscu zdarzenia, w poszczególnych sektorach może pracować w jednym czasie od kilku do nawet kilkunastu osób.

Po szczegółowym opisie i wykonaniu wskazanych wcześniej fotografii (i/lub nagrań wideo) ogólnych (ogólnoorientacyjnych) należy przystąpić do sporządzania opisu oraz wykonywania fotografii szczegółowych (fragmentarycznych).

Szczegółowego opisu w poszczególnych protokołach sektorowych oraz wykonania dokumentacji zdjęciowej wymagają przede wszystkim skrzydła oraz stateczniki (pionowe i poziome) ze znajdującymi się na nich elementami sterowania. Należy uwidocznić stan łączy części ruchomych, stan oraz poziom ustawienia (wysunięcia) hamulców aerodynamicznych, sterów, slotów, klap, trymerów etc.<sup>340</sup>

W celu ujawnienia ewentualnych uszkodzeń mechanicznych należy sfotografować śmigła i wirniki, a w przypadku silników odrzutowych całe silniki, nie pomijając wykonania fotografii wnętrza silnika obrazujących stan łopatek wirników sprzężarek. Właściwe zdjęcia tych elementów zespołu napędowego statku powietrznego ułatwiają ustalenie, czy silnik pracował w czasie zderzenia z wodą lub ziemią, czy też w trakcie przelotu przez korony drzew. Wykonując zdjęcia wnętrza silnika odrzutowego, można skorzystać z boroskopów.

Ważne jest również wykonanie fotografii tablic przyrządów pokładowych, aby zobrazować stan wskaźników oraz pozycje przełączników. W tym samym celu wykonuje

---

<sup>338</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2 niniejszej pracy.

<sup>339</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 5.3 niniejszej pracy.

<sup>340</sup> *Metodyka oględzin miejsc..., op.cit., s. 34–35.*

się zdjęcia zaworów w różnego typu instalacjach statku powietrznego (zwłaszcza w instalacji paliwowej i tlenowej).

Należy pamiętać, że niektóre przełączniki lub zawory mogą być przestawione w czasie akcji ratunkowo-gaśniczej. Dotyczy to w szczególności wyłączników pokładowych źródeł zasilania elektrycznego oraz zaworów instalacji paliwowych<sup>341</sup>.

Innym istotnym fragmentem statku powietrznego, który należy sfotografować, jest jego podwozie. Ważne jest udokumentowanie stanu ogumienia, ale również pozycji, w jakiej się ono znajduje (schowane lub wysunięte), oraz mechanizmów blokowania podwozia, a także wszelkich dźwigni i czujników przekazujących dane o stanie podwozia do systemów pokładowych, w tym do rejestratorów.

Niezwykle ważne jest udokumentowanie miejsca znalezienia i stanu rejestratorów pokładowych oraz innych urządzeń mogących posiadać pamięć wewnętrzną<sup>342</sup>.

Poza elementami statku powietrznego oraz jego ładunku należy udokumentować w formie opisu oraz fotografii, a niekiedy dodatkowo dokumentacji wideo, wszelkie ślady zetknięcia się statku powietrznego z przeszkodami terenowymi (np. przecięte linie energetyczne, odciągi masztów telekomunikacyjnych, uszkodzone kominy, dachy lub elewacje budynków, przycięte korony drzew etc.) oraz z ziemią (ślady hamowania na pasie, bruzdy, krater itp.).

Wszystkie wskazane wyżej działania powinny być podejmowane jedynie w zakresie, który nie wymaga przemieszczania przedmiotów, zwłok i szczątków ludzkich znajdujących się na miejscu zdarzenia. W toku kolejnej fazy czynności oględzin zazwyczaj zachodzi konieczność powtórzenia tych działań. Są one wówczas znacznie dokładniejsze, lecz realizuje się je, przemieszczając i zabezpieczając poszczególne elementy wraku oraz zwłoki i szczątki ludzkie.

## **2.9. Faza dynamiczna oględzin miejsca**

Drugą fazą oględzin *sensu stricto* jest tzw. faza dynamiczna, w czasie której dochodzi do przemieszczania poszczególnych przedmiotów znajdujących się na miejscu zdarzenia, szczegółowego opisu ich cech, ujawniania, zabezpieczania i utrwalania śladów i dowodów rzeczowych<sup>343</sup>. Wówczas dochodzi również do zabezpieczania zwłok i

---

<sup>341</sup> R. Konieczka, *Potencjalne...*, *op.cit.*, s. 13.

<sup>342</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 34–35. W przypadku wojskowych statków powietrznych dodatkowo należy szczegółowo opisać w protokole oraz sfotografować fotele katapultowe, spadochrony i elementy uzbrojenia.

<sup>343</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5145; M. Kulicki, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 302.

szczątków ludzkich, zarówno tych widocznych w czasie trwania fazy statycznej oględzin, jak i tych ujawnianych później<sup>344</sup>.

Faza dynamiczna oględzin jest zasadniczo realizowana w ramach wcześniej wyznaczonych sektorów. Nie oznacza to jednak, że dokonując oględzin w poszczególnych sektorach, prowadzący czynność powinien pominąć fazę statyczną i od razu przejść do fazy dynamicznej oględzin. Należy pamiętać, że w czasie konkretnej czynności procesowej obie te fazy często się przeplatają. Może więc w ramach oględzin danego wycinka obszaru w obrębie sektora dojść do wielokrotnej zmiany faz.

Warto w tym miejscu zauważyć, że wszelkie etapy czy fazy czynności związanych z oględzinami miejsca zdarzenia w praktyce nie mają wyraźnych granic i nie powinny być sztywno traktowane.

Praca w ramach sektorów rozpoczyna się więc od udokumentowania, a następnie przemieszczenia obiektów uniemożliwiających lub utrudniających poruszanie się po wyznaczonym obszarze i wyznaczenie w ten sposób bezpiecznych ścieżek poruszania się<sup>345</sup>. Te ciągi komunikacyjne powinny możliwie najmniej ingerować w obszar miejsca zdarzenia, a zarazem dać możliwość oznaczenia zwłok i szczątków ludzkich istotnych dla sprawy przedmiotów oraz ujawnionych śladów.

W fazie dynamicznej miejsce zdarzenia oraz znajdujące się w jego obrębie obiekty poddaje się szczegółowym oględzinom. Czynności te wymagają systematycznego podejścia do procesu opisu, wykonywania pomiarów, ewidencjonowania, utrwalania wyglądu z użyciem aparatu fotograficznego i kamery oraz ewentualnie wstępnej identyfikacji. W przypadku wykonywania fotografii zasadne jest stosowanie przymiarów lub skalówek kryminalistycznych.

Ujawniane i zabezpieczane przedmioty należy oznaczać zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami co do schematu oznaczeń oraz w porozumieniu z uprawnionym członkiem właściwego organu ds. badania zdarzeń lotniczych (art. 12 ust. 1 rozporządzenia 996/2010). Trzeba pamiętać, aby zabezpieczane przedmioty numerować z wykorzystaniem oznaczeń sektorów oraz numerów zwłok lub szczątków ludzkich, z którymi były one połączone<sup>346</sup>.

---

<sup>344</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2 niniejszej pracy.

<sup>345</sup> Fakt przemieszczania przedmiotów znajdujących się w obszarze ścieżek bezpiecznego przemieszczania się zaciera wyraźną granicę pomiędzy fazą statyczną a dynamiczną oględzin, lecz jak wcześniej podkreślano, niekiedy faz tych nie da się wyraźnie rozgraniczyć lub przeplatają się one wzajemnie w toku realizacji poszczególnych czynności na miejscu zdarzenia.

<sup>346</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 28.



W fazie dynamicznej oględzin miejsca katastrofy lotniczej dochodzi zazwyczaj do odnalezienia i zabezpieczenia rejestratorów o wysokiej przeżywalności. Pozyskanie rejestratorów często wiąże się z koniecznością wyjęcia ich z wraku. Jest to związane z faktem, że rejestratory te są zazwyczaj montowane we wnętrzu części ogonowej statku powietrznego, statystycznie najmniej narażonej na zniszczenie. Rejestratory te stanowią zazwyczaj kluczowe dowody w sprawie zarówno dla organów procesu karnego, jak i organów ds. badania zdarzeń lotniczych. Zawierają dane parametryczne lotu (Flight Data Recorder – FDR) oraz zapis dźwięków w kabinie załogi (Cocpit Voice Recorder – CVR)<sup>347</sup>. Z powodu montowania ich w celu poprawy bezpieczeństwa ich wykorzystanie na potrzeby procesu karnego budzi w świecie lotniczym szereg kontrowersji<sup>348</sup>.

Niekiedy, w przypadku tzw. katastrof niskoenergetycznych, dochodzi do zabezpieczenia rejestratorów szybkiego dostępu (Quick Access Recorder – QAR) umożliwiających błyskawiczny odczyt i analizę zarejestrowanych danych, w dużej mierze pokrywających się z danymi z FDR.

Demontaż rejestratorów powinien być prowadzony przez przeszkolony personel. W przypadku odnalezienia rejestratorów poza konstrukcją wraku należy je zabezpieczać po konsultacji z członkami organu ds. badania zdarzeń lotniczych wraz z otaczającym środowiskiem w pojemnikach gwarantujących ich nienaruszalność. Pod żadnym pozorem nie wolno ich otwierać, oczyszczać, suszyć etc.<sup>349</sup>

Na miejscu zdarzenia należy odnaleźć i zabezpieczyć wszystkie zwłoki i szczątki ludzkie, a także fragmenty wraku statku powietrznego oraz jego ładunku. Zabezpieczone zwłoki są przewożone do wyznaczonych wcześniej zakładów medycyny sądowej. Fragmenty wraku powinny zostać umieszczone w zadaszonym, dobrze wentylowanym i oświetlonym pomieszczeniu o gabarytach umożliwiających ich ułożenie w obrysie lub na specjalnie przygotowanym do tego celu stelażu. Takie lokum oraz wszelkie jego wyposażenie powinny zostać wcześniej sprawdzone pod kątem obecności materiałów wybuchowych w celu wykluczenia kontaminacji.

Ostatnim etapem fazy dynamicznej oględzin miejsca katastrofy lotniczej jest czynność systematycznego przekopywania, a następnie przesiewania ziemi z obszaru, na

---

<sup>347</sup> M. Nowakowski, *Systemy rejestracji i deszyfracji parametrów lotu jako narzędzie badania wypadków lotniczych* – <http://www.not.radom.pl/files/Systemy%20rejestracji%20i%20deszyfracji%20parametr%C3%B3w%20lotu%20jako%20narz%C4%99dzie%20badania%20wypadk%C3%B3w%20lotniczych.pdf> (dostęp: 17.10. 2020 r.)

<sup>348</sup> Zgodnie z treścią art. 14 ust. 2 rozporządzenia 996/2010 zapisy z rejestratorów nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego, cele zdadności do lotu lub obsługi technicznej, z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lub są ujawniane zgodnie z procedurami zabezpieczającymi.

<sup>349</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 35; § 5 ust. 2 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK.

którym doszło do rozrzutu szczątków statku powietrznego<sup>350</sup>. Do tego celu wykorzystuje się wykrywacze metali oraz psy szkolone do odnajdywania zwłok ludzkich.

Z uwagi na praktyczną niemożność zebrania z miejsca zdarzenia wszystkich fragmentów statku powietrznego oraz wynikający z niej fakt odnajdywania na miejscu zdarzenia przedmiotów z katastrofy, wyłaniających się z ziemi jeszcze po wielu latach od tragedii, w zależności od okoliczności sprawy zasadne może być przeprowadzanie uzupełniających oględzin miejsca zdarzenia po kilku tygodniach, miesiącach lub latach. W przypadku tego typu oględzin, umiejscowienie ujawnianych fragmentów wraku ma jednak znikome znaczenie dowodowe. Fragmenty te mogą być jednak na tyle istotne, że ta czynność procesowa, dokonana nawet po dłuższym czasie od zdarzenia, może istotnie wpłynąć na ustalany na podstawie wszystkich dowodów stan faktyczny.

## **2.10. Faza końcowa oględzin miejsca**

Wraz z zakończeniem fazy dynamicznej oględzin miejsca zdarzenia przychodzi czas na końcowe sprawdzenie obszaru objętego oględzinami w celu upewnienia się, czy ujawniono i zabezpieczono wszystkie istotne ślady i dowody mogące mieć związek z przedmiotowym zdarzeniem, czy dokonano zabezpieczenia mienia osób poszkodowanych, a także czy podmioty zaangażowane w czynności na miejscu katastrofy nie pozostawiły na nim używanych przedmiotów<sup>351</sup>. Takiego sprawdzenia dokonują przede wszystkim członkowie zespołu oględzinowego oraz – niezależnie i w zakresie swoich zadań – członkowie właściwego organu ds. badania zdarzeń lotniczych. Z punktu widzenia skuteczności należałoby optować za tym, aby takie sprawdzenie przeprowadził zespół zewnętrzny, mający świeże spojrzenie. W polskich realiach końcowe sprawdzenie miejsca oględzin o dużej powierzchni jest realizowane siłami funkcjonariuszy prewencji, którzy idąc szpalerem, dokonują penetracji terenu. Wzmiankę o negatywnych rezultatach penetracji należałoby zamieścić w protokole oględzin, przy czym w przypadku odnalezienia nowych, istotnych śladów lub dowodów rzeczowych należy koniecznie odnotować dane funkcjonariusza, który na nie natrafił i kontynuować czynności mające na celu prawidłowe kryminalistyczno-procesowe ich zabezpieczenie.

W przypadku rozległego obszaru miejsca zdarzenia należy rozważyć ponowne użycie zestawu do obrazowania miejsca zdarzenia z powietrza. Zaletą jego użycia jest możliwość sprawdzenia z podglądem w czasie rzeczywistym trudno dostępnych miejsc,

---

<sup>350</sup> A. Włodarska, *op.cit.*, s. 73.

<sup>351</sup> M. Kulicki, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 302; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 133.

w których mogą znajdować się istotne ślady lub dowody, takich jak korony drzew, dachy różnego typu zabudowań, kominy, maszty itp.<sup>352</sup>

Mając na uwadze powyższe okoliczności, w przypadku oględzin miejsca katastrofy lotniczej i jego podziału na poszczególne sektory faza końcowa powinna być realizowana ze szczególną wnikliwością zarówno w ramach oględzin poszczególnych sektorów, jak i na zakończenie czynności opisywanych w ramach głównego protokołu oględzin.

W jej trakcie dokonuje się nie tylko końcowej kontroli miejsca zdarzenia, lecz także podejmuje się próby weryfikacji przyjętych wersji kryminalistycznych oraz wstępnej (myślowej) rekonstrukcji przebiegu katastrofy. Ten czas powinien zostać wykorzystany również na sprawdzenie sporządzonej dotychczas dokumentacji, kontrolę sposobu techniczno-procesowego zabezpieczenia śladów, rzeczowych źródeł dowodowych i nośników zawierających zapis prowadzonej czynności oraz dokonanie ostatnich uzupełnień w treści protokołu<sup>353</sup>.

Upewnienie się przez prokuratora prowadzącego czynność o pełności i poprawności realizacji wskazanych wyżej czynności umożliwia przekazanie miejsca zdarzenia we władanie właścicielowi, zarządcy, użytkownikowi lub właściwemu przedstawicielowi organu administracji rządowej lub samorządu terytorialnego. Wzmiankę o tym fakcie należy zawrzeć w treści protokołu.

Następnie w treści protokołu oględzin należy odnotować sposób utrwalania stanu przedmiotu oględzin (art. 207 § 2 k.p.k.), opisać, co zostało zabezpieczone, odebrać stanowisko uczestników czynności odnośnie do ewentualnych oświadczeń, zarzutów, wniosków, omówić poprawki, skreślenia i uzupełnienia występujące w tekście protokołu (art. 151 § 1 k.p.k.), wpisać dane osoby obsługującej urządzenie rejestrujące oraz wymienić wszystkie załączniki dołączane do protokołu<sup>354</sup>.

Po uzupełnieniu godziny, a w przypadku czynności trwającej wiele dni, również daty zakończenia czynności protokół jest drukowany i odczytywany w obecności wszystkich uczestników czynności.

Ostatnim etapem czynności końcowych jest złożenie podpisów przez wszystkich uczestników (art. 150 § 1 zd. 1 k.p.k.). Generalnie dobrą praktyką jest opatrywanie każdej strony protokołu oględzin parafami osób biorących w niej udział. Niemniej jednak, w

---

<sup>352</sup> B. Klepczyński, *op.cit.*, s. 18.

<sup>353</sup> V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 183–184.

<sup>354</sup> Zgodnie z treścią art. 150 § 2 k.p.k. osoba podpisująca protokół ma prawo do zgłaszania zarzutów co do jego treści. Zarzuty te należy zawrzeć w treści protokołu wraz z oświadczeniem osoby wykonującej protokołowaną czynność.

przypadku oględzin miejsca katastrofy lotniczej, praktyka ta może napotykać na szereg trudności. W czynności oględzin miejsca katastrofy najczęściej bierze udział wiele osób, więc czas parafowania wszystkich stron protokołu przez wszystkich uczestników czynności znacznie wydłuża prowadzoną czynność. Ponadto osoby te nie zawsze są obecne na wszystkich etapach. Osoby uczestniczące we wszystkich czynnościach są zazwyczaj wyczerpane wielogodzinną pracą, a oczekiwanie na swoją kolej w składaniu paraf na wielostronicowym protokole może znacznie wydłużać czas spędzony na miejscu zdarzenia, który mógłby być poświęcony na odpoczynek i regenerację sił przed następnym dniem pracy.

Przepisy procedury karnej nie przewidują konieczności parafowania wszystkich stron protokołu oględzin, choć bez wątpliwości pozwoliłoby to wyeliminować szereg wątpliwości, jakie mogą zaistnieć w toku dalszego procesu, w szczególności w zakresie dotyczącym rzeczywistego przebiegu czynności. Z drugiej strony parafowanie każdej strony protokołu w praktyce jest czynnością mechaniczną, zazwyczaj realizowaną bez szczegółowej analizy treści protokołu przez parafującego. Fakt podpisania protokołu na jego końcu, powiązany z koniecznością odczytania protokołu przed jego podpisaniem oraz możliwością składania przez uczestników czynności oświadczeń i zarzutów co do jego treści wydaje się jednak w pełni czynić zadość jego funkcji gwarancyjnej, a zatem należy uznać, że nie ma konieczności parafowania przez wszystkich uczestników czynności wszystkich stron protokołu oględzin.

Z uwagi na fakt, że czynność oględzin miejsca katastrofy lotniczej jest czynnością trwającą wiele godzin, a nierzadko i dni, a ponadto bierze w niej udział wiele osób, zdarza się, że część z uczestników z różnych powodów oddala się z miejsca czynności przed zakończeniem sporządzania protokołu. Częściowym rozwiązaniem tego problemu jest podział miejsca zdarzenia na sektory, których oględziny można zrealizować w ciągu kilku lub maksymalnie kilkunastu godzin, z udziałem stosunkowo wąskiego grona uczestników. Pozostaje jednak problem protokołu głównego, który może być kontynuowany przez wszystkie dni realizowanych na miejscu zdarzenia czynności lub kończony na zakończenie każdego dnia pracy. Obie możliwości są dopuszczalne, a wybór pomiędzy nimi zależy od konkretnych okoliczności sprawy oraz uzgodnień pomiędzy uczestnikami protokołowanej czynności.

Należy pamiętać, że brakujące podpisy mogą zostać złożone w późniejszym terminie. Wówczas powinny zawierać datę ich złożenia oraz wzmiankę na temat przyczyn ich złożenia z opóźnieniem (art. 151 § 2 k.p.k.).

Prawidłowo przeprowadzone oględziny miejsca katastrofy mogą dostarczyć niezwykle bogatego materiału dowodowego. Protokół oględzin wraz z załącznikami w postaci szkiców, fotografii, skanów 3D terenu stanowią fundament umożliwiający z dużym prawdopodobieństwem odtworzenie ostatnich chwil lotu statku powietrznego, który uległ katastrofie. Dostarcza informacji na temat rozmiarów szkody oraz liczby ofiar. Niekiedy wśród dowodów zabezpieczonych na miejscu zdarzenia można odnaleźć przyczynę katastrofy (zużyte materiałowo elementy konstrukcyjne, ślady dekompresji kadłuba, pożaru w locie, użycia materiałów wybuchowych itp.).

Z drugiej strony wadliwe oględziny, w tym błędy popełniane w trakcie ujawniania, zabezpieczania lub utrwalania śladów mogą skutkować bezpowrotną utratą szans na wyjaśnienie okoliczności, w tym przyczyn tragedii, która znalazła swój finał na badanym obszarze.

### **2.11. Pooględzinowa notatka urzędowa**

Zakończenie oględzin miejsca zdarzenia wiąże się z koniecznością analizy i swoistego usystematyzowania wiedzy zgromadzonej w czasie tej czynności procesowej oraz w wielu innych czynnościach jej towarzyszących. Zadaniu temu służy sporządzanie przez organ prowadzący oględziny tzw. notatki pooględzinowej, w której poza standardowymi elementami jak pieczęć nagłówkowa jednostki, data i miejsce sporządzenia, czy sygnatura sprawy, umieszcza się dane o okolicznościach uzyskania informacji o zdarzeniu, składzie zespołu oględzinowego, miejscu zdarzenia, jego charakterze, śladach i dowodach ujawnionych i zabezpieczonych na miejscu zdarzenia oraz wersjach kryminalistycznych zdarzenia, jakie wyłaniają się z dotychczasowych ustaleń<sup>355</sup>. Taka notatka jest swego rodzaju zwięzłym streszczeniem nierzadko wielostronicowego protokołu oględzin miejsca zdarzenia, uzupełnionym o z natury rzeczy subiektywną ocenę i wstępne wnioski organu procesowego, których nie można było zawrzeć w treści protokołu oględzin.

Pooględzinowa notatka urzędowa zasadniczo nie ma znaczenia procesowego. Stanowi jednak znakomity punkt wyjścia do oceny zrealizowanych czynności oraz planowania kolejnych.

Notatki tej nie można mylić z notatką służbową sporządzaną najczęściej przez funkcjonariuszy Policji, którzy jako pierwsi przybyli na miejsce zdarzenia i zabezpieczali je do czasu przybycia zespołu oględzinowego<sup>356</sup>.

---

<sup>355</sup> J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5153–5154; P. Girdwoyń, *Wersje...*, *op.cit.*, s. 66–67.

<sup>356</sup> Por. J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5153.

## Rozdział 3

### Oględziny i otwarcie zwłok oraz ekshumacja

#### 3.1. Zagadnienia wprowadzające

##### 3.1.1. Pojęcie oględzin i otwarcia zwłok

Samo pojęcie oględzin zostało wyjaśnione w drugim rozdziale niniejszej dysertacji. W tym miejscu należy wskazać, że oględziny zwłok zasadniczo polegają na zmysłowym poznaniu przez organ procesowy ciała osoby zmarłej, jego cech oraz właściwości mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy lub też ustalenia innego źródła albo środka dowodowego<sup>357</sup>. W przypadku podejrzenia przestępnego spowodowania śmierci, czyli śmierci będącej następstwem czynu zabronionego, czynność ta ma charakter obligatoryjny (art. 209 § 1 k.p.k.)<sup>358</sup>.

Katastrofa lotnicza jest zdarzeniem, z którym niemalże zawsze wiąże się podejrzenie przestępnego jej spowodowania, czy to przez zachowanie umyślne człowieka (atak terrorystyczny, tzw. samobójstwo rozszerzone pilota etc.), czy też nieumyślne (błąd pilota lub innego członka załogi, zaniedbanie ze strony obsługi naziemnej w przygotowaniu maszyny do lotu itp.)<sup>359</sup>. Praktycznie niemożliwe jest ustalenie, że katastrofa lotnicza zaistniała niezależnie od działania lub zaniechania człowieka, szczególnie jeżeli ustalenia te miałyby zostać poczynione w ciągu pierwszych dni od zdarzenia.

Konsekwencją powyższego jest między innymi to, że oględziny i otwarcie zwłok są w tego rodzaju sprawach czynnościami nieodzownymi<sup>360</sup>. Dodatkowym argumentem za przeprowadzeniem oględzin i otwarcia zwłok jest fakt, że na początkowym etapie śledztwa, kiedy to podejmuje się decyzję o realizacji wskazanych czynności, wiedza o okolicznościach zdarzenia jest stosunkowo niewielka, a zatem niezwykle trudno przewidzieć, który ze śladów lub dowodów zabezpieczonych w sprawie okaże się kluczowy dla jej wyjaśnienia<sup>361</sup>.

---

<sup>357</sup> D. Wąsik, M. Dubiel, *Sekcja zwłok. Zagadnienia karnoprocesowe i medyczo-sądowe*, Bydgoszcz 2014, s. 14.

<sup>358</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2011, s. 1192; K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 49; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 32; C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 215; M. Całkiewicz, *Oględziny zwłok i miejsca ich znalezienia*, Warszawa 2010, s. 12.

<sup>359</sup> R. Konieczka, *Zdefiniowanie...*, *op.cit.*, s. 8–9.

<sup>360</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 19 sierpnia 1991 roku, II AKr 29/91, OSA 1992, nr 1, poz. 3, LEX nr 21082.

<sup>361</sup> M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 12.

Bez wątpienia oględziny i otwarcie zwłok ofiar, zwłaszcza pilota, mogą mieć istotne znaczenie dla ustalenia okoliczności, w tym przyczyn katastrofy<sup>362</sup>. Ustalenie przyczyn i mechanizmu śmierci konkretnej ofiary może być często równoznaczne z ustaleniem przyczyny katastrofy. Przykładowo stwierdzenie rany postrzałowej w obrębie głowy pilota może sugerować zamach terrorystyczny lub samobójstwo, którego konsekwencją była utrata kontroli nad samolotem, prowadząca do katastrofy. W innym wypadku stwierdzenie śladów wybuchu na ciele pasażerów może świadczyć o zdetonowaniu materiałów wybuchowych na pokładzie samolotu, ale również o zestrzeleniu maszyny przez pocisk ziemia–powietrze lub powietrze–powietrze<sup>363</sup>.

Ustalenie charakteru obrażeń ofiar katastrofy może pomóc potwierdzić lub wyeliminować hipotezy dotyczące konfiguracji, w jakiej doszło do zderzenia samolotu z ziemią, w szczególności w przypadku zdarzeń mających miejsce w czasie podejścia do lądowania (np. dekapitacja stwierdzona u ofiar katastrofy może świadczyć o uderzeniu w ziemię w pozycji odwróconej lub o kapotażu)<sup>364</sup>.

Niezwykle ważne jest także ustalenie tożsamości wszystkich odnalezionych ofiar, co jak wspomniano w poprzednim rozdziale, stanowi realizację jednego z podstawowych celów postępowania przygotowawczego (art. 297 § 1 pkt 4 k.p.k.). W przypadku badania ofiar katastrof identyfikacyjny cel oględzin i sekcji zwłok wydaje się priorytetowy<sup>365</sup>.

Wskazane wyżej okoliczności prowadzą do wniosku, że oględziny i otwarcie zwłok ofiar katastrofy lotniczej są jednymi z istotniejszych czynności śledztwa w tego typu sprawie.

Zgodnie z systematyką przyjętą w Kodeksie postępowania karnego możemy wyróżnić oględziny zwłok na miejscu zdarzenia (art. 209 § 2 i 3 k.p.k.) oraz otwarcie zwłok (art. 209 § 4 k.p.k.). Pierwsza z wymienionych wyżej czynności, zwana niekiedy w literaturze inspekcją, polega na oględzinach zewnętrznych ciała osoby zmarłej, natomiast druga stanowi odrębne oględziny zwane sekcją zwłok lub autopsją, składające się w praktyce z dwóch głównych etapów, tj. oględzin zewnętrznych oraz wewnętrznych<sup>366</sup>.

---

<sup>362</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *Wypadki i katastrofy lotnicze*, [w:] *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, G. Teresiński (red.), Warszawa 2019, s. 779–780.

<sup>363</sup> W. Kwietniewski, *Skutki działania materiałów wybuchowych*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 618–625.

<sup>364</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.5 niniejszej pracy.

<sup>365</sup> A. Frankowski, A. Łukomska, *Nowe...*, *op.cit.*, s. 33.

<sup>366</sup> R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 29; T. Grzegorzczak, J. Tylman, *Polskie postępowanie karne*, Warszawa 2014, s. 525; zob. także: J. Gurgul, *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 8 kwietnia 2009 r.*, sygn. II AKa 69/09, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 6, s. 158–163; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 137. Zob. także: M. Fudalej, *Procedury i modyfikacje technik sekcyjnych*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 235–237.

Oględziny zwłok na miejscu zdarzenia są czynnością procesową, prowadzoną przez organ procesowy (prokuratora, Policję lub wyjątkowo sąd) z udziałem biegłego lekarza, co wynika wprost z treści art. 209 § 2 k.p.k. Kwestią sporną w doktrynie jest z kolei charakter czynności otwarcia zwłok (art. 209 § 4 k.p.k.), choć większość autorów przyjmuje, że jest to czynność biegłego lekarza realizowana jedynie w obecności prokuratora lub sądu (art. 209 § 4 k.p.k.)<sup>367</sup>.

W tym miejscu jedynie na marginesie należy odnotować odosobniony pogląd uznający, iż pojęcie oględzin zwłok obejmuje nie tylko oględziny zewnętrzne i wewnętrzne, ale również ich ewentualną ekshumację<sup>368</sup>. Pogląd ten należy uznać za błędny przede wszystkim dlatego, że stoi on w wyraźnej sprzeczności z systematyką kodeksu (art. 209 i 210 k.p.k.). Warto zauważyć, że oględziny na miejscu zdarzenia, otwarcie zwłok i ekshumacja charakteryzują się odmiennością miejsca, czasu, uczestników, a niekiedy i organu prowadzącego<sup>369</sup>. Za odrębnością tych trzech czynności procesowych przemawia również treść art. 143 § 1 pkt 3 i 4 k.p.k. Przepis ten obliguje do sporządzania protokołu z tych czynności, wyodrębniając każdą z nich.

### **3.1.2. Pojęcie zwłok i szczątków ludzkich oraz ich charakter prawny**

W tym miejscu należy przybliżyć pojęcie zwłok ludzkich oraz – z racji specyfiki katastrof lotniczych – pojęcie szczątków ludzkich<sup>370</sup>.

Definicje obu tych pojęć znajdują się w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 roku w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi<sup>371</sup>. Zgodnie z treścią § 2 r.p.z.s.l. „Za zwłoki uważa się ciała osób zmarłych i dzieci martwo urodzonych, bez względu na czas trwania ciąży”. Z kolei za szczątki ludzkie uważa się popioły powstałe w wyniku spopielenia zwłok oraz pozostałości zwłok wydobytych przy kopaniu grobu lub w innych okolicznościach, a także części ciała ludzkiego odłączone od całości (§ 8 ust. 1 r.p.z.s.l.)<sup>372</sup>.

Na potrzeby niniejszej pracy należy przyjąć, że zwłoki stanowią całość ciała zmarłego człowieka, a szczątki to odłączone od niego części. Oczywiście wydaje się, że za zwłoki uznamy ciało ludzkie z głową, tułowiem, kończynami górnymi i dolnymi, a za

<sup>367</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5162.

<sup>368</sup> J. Gurgul, *Procesowo-kryminalistyczna pozycja prokuratora w oględzinach zwłok ludzkich (uwagi de lege lata i de lege ferenda)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4, s. 90.

<sup>369</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5161.

<sup>370</sup> Znaczna defragmentacja zwłok jest charakterystyczna dla ofiar katastrof lotniczych. Szerzej na ten temat: G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 777–778.

<sup>371</sup> Dz.U. z 2001 r. Nr 153, poz. 1783 ze zm.

<sup>372</sup> R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 30-31; K. Witkowska, *Procesowe, kryminalistyczne i sądowo-lekarskie aspekty oględzin zwłok*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 6, s. 154.



szczątki ludzkie przykładowo oddzielone od tego ciała ucho, palec, dłoń czy stopę. Problem oznaczenia jako zwłoki lub szczątki ludzkie pojawia się jednak w sytuacji przepołowienia zwłok, na przykład w wyniku przecięcia w pasie przez standardowo stosowany w fotelach samolotów pasażerskich pas biodrowy. W takiej sytuacji oznaczenie większej liczby ciał niż liczba rzeczywistych ofiar mogłoby być mylące. W rozporządzeniu próżno szukać rozwiązania tej kwestii i w związku z tym zagadnienie to powoduje szereg kontrowersji w praktyce oględzin zwłok, zarówno na miejscu zdarzenia, jak i na sali sekcyjnej. Rozwiązaniem problemu jest przyjęcie, jeszcze przed przystąpieniem do oględzin miejsca zdarzenia, możliwie sztywnych kryteriów klasyfikacji. Liczba możliwości defragmentacji zwłok – szczególnie w przypadku katastrof lotniczych – jest nieskończona, co w praktyce uniemożliwia przygotowanie odpowiedzi adekwatnej do każdego stanu faktycznego. Ustalenie sztywnego podziału jest jeszcze trudniejsze w sytuacji znacznego przemieszania zwłok i szczątków ludzkich, gdy w warunkach miejsca zdarzenia nie można porównać poszczególnych części przepołowionych zwłok. Na szczęście przypadki idealnego przepołowienia zwłok zdarzają się stosunkowo rzadko. W przypadku przepołowienia w pasie (np. w wyniku przecięcia przez pas biodrowy), górną część ciała należałoby uznać za zwłoki, a część od pasa w dół za szczątki ludzkie<sup>373</sup>.

Innym kontrowersyjnym zagadnieniem jest próba zakwalifikowania zwłok do kategorii osób lub rzeczy. W literaturze przedmiotu prezentowane są zasadniczo trzy poglądy na ten temat. Pierwszy z nich stanowi, że zwłoki to *de facto* osoba, tyle że niewykazująca funkcji życiowych<sup>374</sup>. W literaturze dostrzegalne jest również całkowicie odmienne stanowisko, uznające zwłoki za rzecz<sup>375</sup>. Pewnym kompromisem jest trzeci pogląd traktujący zwłoki jako rzecz *sui generis*<sup>376</sup>.

Bez wątpienia rozwiązanie kompromisowe jest najbardziej akceptowalne w naszej kulturze i wynika przede wszystkim z faktu traktowania zwłok ludzkich w szczególny sposób<sup>377</sup>. Fakt, iż zwłoki zasadniczo nie mogą stanowić przedmiotu sprzedaży oraz że podlegają szczególnej ochronie, ugruntowuje to kompromisowe stanowisko (zob. art. 262 k.k.). Ponadto treść art. 209 § 1 k.p.k., w którym posłużono się

---

<sup>373</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 778–779.

<sup>374</sup> M. Lipczyńska, R. Ponikowski, *Mały komentarz do kodeksu postępowania karnego*, Warszawa 1986, s. 164–165.

<sup>375</sup> M. Cieślak, *Polska procedura karna. Podstawowe założenia teoretyczne*, [w:] S. Waltoś (red.), *Marian Cieślak, Dzieła wybrane*, t. 2, Kraków 2011, s. 346; H. Paluszkiewicz, *Dowody rzeczowe i oględziny*, [w:] K. Dudka, H. Paluszkiewicz, *Postępowanie karne*, Warszawa 2017, s. 315.

<sup>376</sup> M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 11; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 31.

<sup>377</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 2016 roku, III CZP 24/16, LEX nr 2067031.

terminem oględzin zwłok wskazuje, że jest to czwarty rodzaj oględzin poza oględzinami miejsca, osoby i rzeczy, o których mowa w art. 207 § 1 k.p.k., ponieważ za osobę – w rozumieniu tego przepisu – należy uważać jedynie człowieka żywego<sup>378</sup>.

Zagadnienie to było nieco inaczej rozwiązane w Kodeksie postępowania karnego z 1928 roku<sup>379</sup>. Artykuł 123 k.p.k. z 1928 roku, przewidując możliwość dokonywania oględzin „miejsca, rzeczy lub ciała”, stanowił podstawę oględzin nie tylko ciała osoby żywej, ale i zmarłej<sup>380</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że w przypadku katastrofy lotniczej obligatoryjna jest zarówno czynność oględzin zwłok na miejscu zdarzenia, jak i oględziny oraz otwarcie zwłok realizowane zazwyczaj w warunkach pobliskiego zakładu medycyny sądowej (art. 209 § 1 k.p.k.).

### 3.2. Oględziny zwłok na miejscu zdarzenia

We wcześniejszym rozdziale o oględzinach zwłok jedynie wspomniano. Warto więc omówić w tym miejscu specyfikę oględzin zwłok na miejscu ich znalezienia, a następnie przedstawić, jak ta czynność jest realizowana w zakładach medycyny sądowej.

Jak wskazano, oględziny zewnętrzne zwłok na miejscu zdarzenia są czynnością obligatoryjną, przeprowadzaną przez prokuratora z udziałem biegłego lekarza, w miarę możliwości z zakresu medycyny sądowej (art. 209 § 2 i 3 k.p.k.)<sup>381</sup>. Obligatoryjny udział prokuratora w czynności oględzin zwłok świadczy o nadaniu przez ustawodawcę, tej kryminalistyczno-medyczno-procesowej czynności wysokiej rangi<sup>382</sup>. Jedynym odstępstwem od zasady obligatoryjnego udziału prokuratora w tej czynności jest sytuacja, w której oględzin należy dokonać niezwłocznie, ponieważ najmniejsza zwłoka mogłaby skutkować utratą śladów i dowodów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, a prokurator nie może się stawić. W takich okolicznościach czynność tę mogą przeprowadzić funkcjonariusze Policji, zobowiązani wówczas do niezwłocznego powiadomienia prokuratora o jej realizacji (art. 209 § 2 zd. 2 k.p.k.).

---

<sup>378</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5159–5160; K. Juszka, *Jakość czynności kryminalistycznych*, Lublin 2007, s. 46.

<sup>379</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 marca 1928 roku – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 1928 r. Nr 33, poz. 313).

<sup>380</sup> S. Słowiński, *Polski proces karny przed sądem powszechnym. Zasady ogólne*, Warszawa 1959, s. 331.

<sup>381</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 49; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 32; C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 215; J. Grajewski, *Przebieg procesu karnego*, Warszawa 2005, s. 60; T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 94; A. Taracha, *O istocie i zakresie pojęcia „czynności niepowtarzalne” w polskim procesie karnym*, „*Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia*” 1980, nr 27, s. 180 i n.

<sup>382</sup> M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 13; K. Kremens, *op.cit.*, s. 5193.

Kontrowersje wzbudza konstrukcja art. 209 § 2 zd. 2 k.p.k. w aspekcie braku powtórzenia w jego treści obowiązku udziału w czynności oględzin zwłok biegłego lekarza. Część przedstawicieli doktryny procesu karnego prezentuje pogląd, że w przypadku dokonywania oględzin w sytuacjach niecierpiących zwłoki przez funkcjonariuszy Policji, udział biegłego nie jest wymagany<sup>383</sup>. Inni wyrażają podgląd przeciwny, argumentując, że funkcjonariusze Policji zazwyczaj nie posiadają nawet podstawowej wiedzy z zakresu medycyny sądowej<sup>384</sup>. Należy pamiętać jednak, że § 2 zd. 2 artykułu 209 k.p.k. stanowi wyjątek od reguły i dotyczy jedynie sytuacji, w których niemożliwe jest dokonanie oględzin w „standardowy” sposób, tj. przez prokuratora i z udziałem biegłego lekarza, a zarazem konieczne jest natychmiastowe zabezpieczenie nietrwałych śladów lub dowodów. Jedynie groźba zniekształcenia lub utraty dowodów powinna przemawiać za przeprowadzeniem oględzin przez funkcjonariuszy Policji bez udziału prokuratora i biegłego<sup>385</sup>. W przypadku braku prokuratora, funkcjonariusze Policji powinni poczynić starania, aby w czynności oględzin zwłok uczestniczył przynajmniej biegły lekarz. Gdy starania te nie przyniosą pozytywnego rezultatu, a istnieje realna groźba zniekształcenia lub utraty dowodów, powinni oni przeprowadzić oględziny, podejmując w ich trakcie wszelkie działania mające na celu utrwalenie zastanego stanu oraz zabezpieczanie istotnych procesowo śladów i dowodów<sup>386</sup>.

Mając na uwadze niepowtarzalny i złożony charakter czynności oględzin zwłok na miejscu zdarzenia oraz konieczność niezwłocznego przeprowadzenia tej czynności w celu zabezpieczenia śladów i dowodów czynu zabronionego, czynność ta jest realizowana z udziałem specjalistów (techników kryminalistyki) oraz biegłych (lekarzy i ewentualnie innych), zazwyczaj w ramach tzw. czynności w niezbędnym zakresie (art. 308 § 1 k.p.k.)<sup>387</sup>. W zależności od decyzji organu procesowego oględziny zwłok stanowią odrębną czynność lub element oględzin miejsca zdarzenia.

W przypadku katastrofy lotniczej, mając na względzie chociażby wagę i zawiłość sprawy, regułą powinno być prowadzenie oględzin zwłok osobiście przez prokuratora.

---

<sup>383</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2007, s. 979; K.T. Boratyńska, P. Czarnecki, A. Lach, *Komentarz do art. 209 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] A. Sakowicz (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, Legalis.

<sup>384</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *Kodeks postępowania karnego. Tom II, Komentarz do art. 167–296*, Warszawa 2019, s. 653 i literatura tam wskazana.

<sup>385</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 209 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285, teza 7.

<sup>386</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5187.

<sup>387</sup> *Ibidem*, s. 5167 i 5169–5170. Szerzej na ten temat: J. Skorupka, *Postępowanie w niezbędnym zakresie*, [w:] R.A. Stefański (red.), *System prawa karnego procesowego. Postępowanie przygotowawcze*, t. 10, cz. 1, Warszawa 2019, s. 322–333.

Prokurator ten powinien dążyć do tego, aby w czynności brał udział biegły lekarz o specjalizacji z medycyny sądowej.

Warto zauważyć, że art. 209 § 2 zd. 1 k.p.k. stanowi, iż takie oględziny powinny odbywać się z udziałem biegłego lekarza, wskazując jednocześnie, że jedynie w miarę możliwości powinien to być lekarz ze specjalizacją z medycyny sądowej. Tymczasem w sprawach, w których niezwykle istotne jest ustalenie wczesnych znamion śmierci (ułatwiających oszacowanie czasu zgonu), a także opisanie szczegółów wyglądu zwłok, w tym wyglądu ran czy miejsc amputacji, wiedza specjalistyczna biegłego z zakresu medycyny sądowej wydaje się nieodzowna. W przypadku oględzin zwłok ustawodawca nie pozostawia decyzji o zasięgnięciu opinii biegłego woli organu procesowego<sup>388</sup>. Z powyższego wynika, że udział takiego biegłego lekarza, dysponującego wiadomościami specjalnymi, najlepiej z zakresu medycyny sądowej, w tej czynności jest absolutnie konieczny<sup>389</sup>. Lekarz bez takiej specjalizacji w ramach czynności na miejscu zdarzenia powinien ograniczyć się jedynie do stwierdzenia zgonu ofiary i wstępnie przyjętej jego przyczyny oraz wystawienia stosownej karty informacyjnej, bacząc, aby w trakcie badania nie zatrzeć śladów, które mogą znajdować się w rejonie miejsca ułożenia zwłok (art. 11 ust. 2 u.c.ch.z.). Czynności te nie wchodzą jednak w zakres procesowych oględzin zwłok, lecz są elementem wcześniejszych działań podejmowanych w toku akcji ratowniczo-poszukiwawczej.

W przypadku oględzin zwłok i szczątków ludzkich realizowanych na miejscu katastrofy lotniczej pozornie problem ewentualnej konieczności realizacji tych czynności bez udziału biegłego nie powinien zaistnieć. Pomiedzy zaistnieniem katastrofy a zakończeniem akcji ratowniczo-gaśniczej i zneutralizowaniem zagrożeń dla działającego na miejscu zdarzenia zespołu oględzinowego mija zazwyczaj dużo czasu. Niemniej jednak rozległa w skutkach katastrofa lotnicza, pochłaniająca wiele ofiar i mająca miejsce w okresie letnim stanowiłaby zapewne ogromne wyzwanie organizacyjne. W okresie tym czynności dotyczące śladów biologicznych powinny być realizowane możliwie szybko, aby zminimalizować ryzyko ich degradacji. Tymczasem absencje wywołane okresem urlopowym i zarazem konieczność zapewnienia większej liczby osób dla zorganizowania pracy zmianowej w czasie upałów mogą powodować niedostępność biegłych lekarzy, w tym przede wszystkim biegłych z zakresu medycyny sądowej. Wówczas problem

---

<sup>388</sup> Podobnie jak w przypadku konieczności zasięgnięcia opinii biegłego o stanie zdrowia psychicznego (art. 202 k.p.k.).

<sup>389</sup> T. Grzegorzczak, *Kodeks postępowania karnego. Tom I. Artykuły 1-467. Komentarz Lex*, Warszawa 2014, s. 755; S. Raszeja, *Tanatologia ogólna*, [w:] S. Raszeja, W. Nasiłowski, J. Markiewicz, *Medycyna sądowa. Podręcznik dla studentów*, Warszawa 1993, s. 39.

realizacji czynności bez biegłych, siłami funkcjonariuszy organów procesu karnego, wydaje się niezwykle realny.

W praktyce problemy stwarza również treść art. 209 § 4 k.p.k. przewidującego możliwość wezwania do udziału w oględzinach zwłok lekarza ostatnio udzielającego pomocy zmarłemu. Wydaje się, że z możliwości takiej należy korzystać przede wszystkim w sytuacji, gdy jest to konieczne dla zrewidowania stanu zdrowia ofiary przed śmiercią, ustalenia, jakie czynności medyczne były wobec niej podejmowane, w tym jakie otrzymała leki itp.<sup>390</sup>

Według niektórych przedstawicieli doktryny lekarza biorącego udział w czynności oględzin obok biegłego należy traktować jako świadka wypowiadającego się co do faktów związanych ze stanem zdrowia i leczeniem pokrzywdzonego<sup>391</sup>. Zdaniem innych lekarz taki powinien być traktowany jako biegły<sup>392</sup>. Drugi z zaprezentowanych poglądów nie jest trafny przede wszystkim dlatego, że lekarz taki *de facto* nie opiniuje w sprawie na zlecenie organu procesowego, lecz jedynie udziela informacji na temat stanu zdrowia i ewentualnie wcześniejszego procesu leczenia osoby, której zwłok dokonuje się oględziny. Jego wiedza opiera się zatem na informacjach uzyskanych przed śmiercią osoby, której zwłoki poddaje się badaniu w czasie oględzin.

Nie można również wykluczyć, że lekarz taki stanie się w przyszłości podejrzanym, jeżeli okaże się, iż śmierć ofiary, której udzielał pomocy, nie była następstwem katastrofy, lecz działania bądź zaniechania tegoż lekarza<sup>393</sup>.

### 3.2.1. Medyk sądowy a patomorfolog

Konieczność udziału biegłego lekarza w oględzinach zwłok na miejscu zdarzenia wynika z faktu, iż dla stwierdzenia okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, takich jak przede wszystkim czas, przyczyna i mechanizm zgonu ofiary, wymagane jest posiadanie wiadomości specjalnych (art. 193 § 1 k.p.k.). Pojęcie wiadomości specjalnych, które powinien posiadać biegły, obejmuje wiedzę z danego zakresu wykraczającą poza tę, która jest dostępna dla przeciętnego, dorosłego człowieka dysponującego przeciętnym doświadczeniem życiowym, wykształceniem oraz zasobem

---

<sup>390</sup> Może to być istotne na przykład dla ustalenia przyczyny nietypowego koloru plam opadowych. Szerzej na ten temat: M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 14.

<sup>391</sup> T. Grzegorzczak, *Kodeks...*, *op.cit.*, s. s. 756; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 35; K. Kremens, *op.cit.*, s. 5219.

<sup>392</sup> A. Kryże, P. Niedzielak, K. Petryna, T.E. Wirzman, *Kodeks postępowania karnego. Praktyczny komentarz z orzecznictwem*, Warszawa 2001, s. 393.

<sup>393</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5218.

wiedzy ogólnej<sup>394</sup>. Wiedza ta powinna odpowiadać zakresowi umożliwiającemu wydanie przez biegłego rzetelnej opinii udzielającej odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w postanowieniu organu procesowego.

Należy zauważyć, że lekarz niemający specjalizacji z zakresu medycyny sądowej oraz doświadczenia praktycznego w opiniowaniu na potrzeby procesu karnego zazwyczaj nie posiada również wiedzy umożliwiającej mu wydanie opinii sądowo-lekarskiej<sup>395</sup>. Specjalizacja z medycyny sądowej przygotowuje lekarza do sporządzania opinii i przedstawiania wiedzy medycznej w procesie stosowania prawa<sup>396</sup>. Nawet tak – w powszechnym mniemaniu – zbliżona specjalizacja jak patologia kliniczna (patomorfologia) nie gwarantuje udanej współpracy lekarza z organem procesowym, w szczególności gdy pytania zadane biegłemu wykraczają poza ramy patomorfologii. Należy podkreślić, że określenie „patolog” nie jest synonimem określenia „medyk sądowy”, z czego często, nie do końca zdają sobie sprawę nawet sędziowie i prokuratorzy z wieloletnim doświadczeniem zawodowym. Określenie „patolog” oznacza specjalistę z zakresu patomorfologii klinicznej, czyli anatomopatologii, anatomii patologicznej, histopatologii lub patologii klinicznej<sup>397</sup>. Mimo że patomorfologia kliniczna i medycyna sądowa mają wspólne korzenie i początkowo wykorzystywały podobne metody badawcze, oparte na sekcyjnej ocenie makroskopowej oraz wiedzy z zakresu anatomii, aktualnie są to wyraźnie odrębne dziedziny medycyny z samodzielnymi specjalizacjami w większości krajów europejskich<sup>398</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że w czasie szkolenia specjalizacyjnego z patomorfologii lekarze uczestniczą jedynie w 2-tygodniowym kursie medycyny sądowej, co *de facto* nie daje im możliwości opanowania wiedzy niezbędnej do sprawnego wydawania wiarygodnych, pełnych, jasnych i pozbawionych sprzeczności wewnętrznych opinii sądowo-lekarskich (art. 201 k.p.k.).

Ponadto niezmiernie istotną kwestią poruszaną w ramach 5-letniej specjalizacji z zakresu medycyny sądowej jest uświadomienie medykom niuansów obowiązującego

---

<sup>394</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 227.

<sup>395</sup> Z. Marek, K. Kłys, *Opiniowanie sądowo-lekarskie i toksykologiczne*, Kraków 2001, s. 15.

<sup>396</sup> J. Berent, *Obszar działania medycyny sądowej*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 4.

<sup>397</sup> G. Teresiński, *Medycyna sądowa a „patologia”*, [w:] *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, G. Teresiński (red.), Warszawa 2019, s. 24.

<sup>398</sup> *Ibidem*, s. 25–26.

systemu prawnego oraz zakresu zadań koniecznych do wykonania w celu dostarczenia usług eksperckich na potrzeby organów procesu<sup>399</sup>.

### **3.2.2. Priorytet zasięgnięcia opinii zakładów medycyny sądowej**

W toku procesu karnego, w celu stwierdzenia okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy i zarazem wymagających wiadomości specjalnych, istnieje możliwość powoływania indywidualnych biegłych lub zasięgnięcia opinii instytucji naukowej albo specjalistycznej (art. 193 § 1 i 2 k.p.k.)<sup>400</sup>. W przypadku katastrofy lotniczej liczba jej ofiar może uzasadniać konieczność powołania do wydania opinii sądowo-lekarskich wielu biegłych. Zasadą powinno być zasięgnięcie opinii właściwych miejscowo zakładów medycyny sądowej funkcjonujących w ramach uniwersytetów medycznych. Jest to uzasadnione faktem dysponowania przez tego typu jednostki wykwalifikowaną kadrą oraz infrastrukturą umożliwiającą przechowywanie i badanie znacznej liczby zwłok i szczątków ludzkich.

Warto zauważyć, że po zaistnieniu katastrofy lotniczej może okazać się, że powołani biegli z zakresu medycyny sądowej będą musieli realizować czynności poza okręgiem sądu, przy którym zostali ustanowieni (biegli z listy), a nawet poza terytorium kraju (np. oględziny zwłok na miejscu zdarzenia za granicą). W takiej sytuacji zgromadzenie w krótkim czasie odpowiedniej liczby doświadczonych biegłych z zakresu medycyny sądowej może być niezwykle problematyczne. Rozwiązaniem tego problemu mogą być porozumienia zawierane na taką okoliczność z wiodącymi zakładami medycyny sądowej oraz powoływanie do poszczególnych czynności biegłych spoza uniwersytetów, w tym również z podmiotów prywatnych.

W tym miejscu trzeba odnotować, że policyjny Zespół DVI zawarł tego typu porozumienia z pięcioma krajowymi zakładami medycyny sądowej<sup>401</sup>. Porozumienia te regulują zakres współpracy medyków sądowych z tym zespołem w przypadku zaistnienia katastrofy o charakterze masowym. Brak podobnych porozumień pomiędzy prokuraturą a zakładami medycyny sądowej może niezwykle utrudnić przyszłą współpracę w przypadku zaistnienia zdarzenia o charakterze masowym i to pomimo że w przypadku odmowy realizacji zleconych przez organ procesowy czynności istnieje możliwość nałożenia kary pieniężnej w wysokości do 3000 złotych. Biegłego takiego można również

---

<sup>399</sup> *Ibidem*, s. 26; Kwestie te są również podstawą nie objęcia medycyny sądowej dyrektywą 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych migrujących specjalistów z dnia 7 września 2005 roku (Dz.U. UE L 255/22 z 30.09.2005 r.).

<sup>400</sup> Szerzej na ten temat: rozdział 5 niniejszej pracy.

<sup>401</sup> M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *op.cit.*, s. 163–180.

(w wyjątkowych wypadkach) zatrzymać i przymusowo doprowadzić, a także aresztować na czas nieprzekraczający 30 dni (art. 285 § 1 i 2 k.p.k. w zw. z art. 287 § 1–3 k.p.k.).

Wskazane wyżej represje wobec biegłego niechącego współpracować z organem procesu karnego wydają się jednak mało skuteczne, w szczególności gdy czynności należy wykonać niezwłocznie, a brak ich realizacji może skutkować zniekształceniem lub utratą istotnych dowodów.

### **3.2.3. Podstawowe aspekty oględzin zwłok na miejscu zdarzenia**

Oględziny zwłok i szczątków ludzkich na miejscu zdarzenia są prowadzone przede wszystkim dla procesowego udokumentowania szczegółów dotyczących ich stanu w chwili ich znalezienia, w tym między innymi znamion śmierci, a ponadto mają na celu udokumentowanie kontekstu sytuacyjnego, w którym je ujawniono<sup>402</sup>. W czasie tej czynności należy dążyć do ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia wszystkich śladów i dowodów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>403</sup>.

Z powyższego wynika, iż oględziny zwłok na miejscu zdarzenia, lecz także te prowadzone już w zakładzie medycyny sądowej lub prosektorium, mają trzy główne aspekty, tj. kryminalistyczny, medyczny oraz procesowy<sup>404</sup>.

Za pierwszy z nich odpowiadają specjaliści, czyli zazwyczaj policyjni technicy z zakresu kryminalistyki, dysponujący środkami technicznymi oraz wiedzą umożliwiającymi sprawne zabezpieczenie zwłok i szczątków ludzkich znalezionych na miejscu zdarzenia. Ich zadaniem jest również sporządzenie dokumentacji fotograficznej lub filmowej, dokonanie stosownych pomiarów oraz ujawnianie, zabezpieczanie i utrwalanie istotnych dowodowo śladów, a także przedmiotów będących nośnikami śladów.

Dodatkowo funkcjonariusze Policji z Zespołu DVI<sup>405</sup> posiadają wiedzę na temat międzynarodowych standardów zabezpieczania zwłok i szczątków ludzkich oraz przedmiotów z nimi powiązanych, co może mieć fundamentalne znaczenie dla sprawności i skuteczności późniejszej wymiany informacji z podmiotami zagranicznymi w ramach procesu identyfikacji ofiar<sup>406</sup>.

---

<sup>402</sup> T. Marcinkowski, *Medycyna sądowa dla prawników*, Warszawa 1993, s. 137; S. Raszeja, *op.cit.*, s. 39; A. Niemcunowicz-Janica, *Znamiona śmierci i reakcje interletalne* [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 118–125.

<sup>403</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 217.

<sup>404</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5193.

<sup>405</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.2.5 niniejszej pracy.

<sup>406</sup> Zespół DVI (Disaster Victim Identification) – struktura organizacyjna o charakterze multidyscyplinarnym angażowana w działania na miejscu katastrofy przez organ administracji publicznej w sytuacji konieczności podjęcia działań w celu identyfikacji wielu ofiar.



Za aspekt medyczny odpowiada biegły lekarz, najlepiej o specjalizacji z zakresu medycyny sądowej. Zadaniem biegłego lekarza uczestniczącego w oględzinach zwłok na miejscu zdarzenia jest potwierdzenie zgonu ofiary, określenie czasu jej zgonu, ustalenie przypuszczalnej przyczyny zgonu, a także udzielenie pomocy organowi procesowemu przy ustalaniu tożsamości ofiary, a ponadto poszukiwaniu, zabezpieczeniu i przygotowaniu do transportu i dalszych badań śladów biologicznych oraz fizykochemicznych mających istotne znaczenie dla czynienia ustaleń w sprawie<sup>407</sup>.

Przyjmuje się, że na miejscu zdarzenia należy opisać sposób ułożenia zwłok, uszkodzenia odzieży, widoczne obrażenia, zmiany pośmiertne, zwłaszcza plamy i stężenie pośmiertne oraz należy zbadać i zanotować temperaturę ciała<sup>408</sup>. Ocena medyczna ogranicza się w zasadzie do powłok ciała i integralności tkanek. Przy tak ograniczonym opisie, należy zadbać o wykonanie wyraźnych fotografii i utrwalenie wyglądu zwłok wraz z otoczeniem na nagraniu wideo (art. 147 § 1 k.p.k.)<sup>409</sup>.

Za aspekt procesowy odpowiada prowadzący czynność prokurator lub w przypadkach niecierpiących zwłoki funkcjonariusz Policji (art. 209 § 2 k.p.k.). Jego rolą jest zgodne z przepisami procedury karnej i metodyką udokumentowanie zastanego stanu oraz czynności realizowanych w czasie oględzin dla osiągnięcia celów postępowania przygotowawczego (art. 297 § 1 k.p.k.).

Oględziny zwłok mogą być dokumentowane w odrębnym protokole lub w ramach protokołu oględzin miejsca zdarzenia. Ta ostatnia opcja wydaje się właściwsza, lecz jej konsekwencją może być – szczególnie przy dużej liczbie przedmiotów, zwłok i szczątków ludzkich – nieco mniejsze skupienie się na zwłokach jako przedmiocie oględzin.

W literaturze przedmiotu dostrzegalny jest pogląd, że oględziny zwłok na miejscu zdarzenia powinny być dokonywane w sposób oględny i traktowane jako swoisty wstęp do tej czynności realizowanej później w prosektorium, w ramach sekcji zwłok<sup>410</sup>.

Takie stanowisko koreluje w pewnym zakresie z § 54 ust. 9 wytycznych nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 sierpnia 2017 roku w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów<sup>411</sup>, stanowiącym, że

---

<sup>407</sup> Ł. Szleszkowski, W. Kwietniewski, A. Dąbkowska, *op.cit.*, s. 110–112.; S. Raszeja, *op.cit.*, s. 38; M. Przybyłowski, *Problematyka identyfikacji ciał ofiar katastrof lotniczych w Polsce. Rola biegłego z zakresu medycyny sądowej w grupie oględzinowej oraz w zespole do spraw identyfikacji ciał ofiar katastrof (DVI), „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, nr 2–3, s. 140.*

<sup>408</sup> Wskazane tu zmiany pośmiertne pozwalają szacować czas śmierci; T. Marcinkowski, *op.cit.*, s. 137; S. Raszeja, *op.cit.*, s. 39–40.

<sup>409</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5194.

<sup>410</sup> T. Marcinkowski, *op.cit.*, s. 137; S. Raszeja, *op.cit.*, s. 39.

<sup>411</sup> Dz.Urz. KGP z 2017 r., poz. 59 ze zm.

w przypadku niemożności lub znacznego utrudnienia oględzin zwłok na miejscu zdarzenia opisuje się ich ułożenie i sporządza dokumentację techniczną, a następnie zwłoki przewozi się do zakładu medycyny sądowej lub prosektorium<sup>412</sup>. Warto zauważyć, że treść wskazanego wyżej przepisu nie przewiduje możliwości odstąpienia od oględzin zwłok na miejscu zdarzenia, lecz jedynie daje możliwość ograniczenia tej czynności, choć bez wątplenia ograniczenie to wydaje się zbyt daleko idące<sup>413</sup>. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia oględzin zwłok w danym miejscu należy je przenieść w miejsce, które takie oględziny umożliwi, pamiętając jednak, że transport do zakładu medycyny sądowej lub prosektorium może wiązać się ze zniekształceniem lub utratą najbardziej nietrwałych śladów. Pewne jest, że decyzja związana z ewentualnym ograniczeniem zakresu oględzin zwłok na miejscu zdarzenia powinna zostać podjęta przez organ procesowy po konsultacji z biegłym z zakresu medycyny sądowej, którego stanowisko powinno zostać odnotowane w treści protokołu<sup>414</sup>.

Na miejscu zdarzenia istnieje teoretyczna możliwość pobierania ze zwłok i szczątków ludzkich materiału do dalszych badań<sup>415</sup>. W przypadku zdarzeń masowych materiał taki powinien być jednak pobierany w czasie czynności sądowo-lekarskich sekcji zwłok. Pozwoli to zmniejszyć szansę mieszania się profili genetycznych oraz innego typu kontaminacji.

#### **3.2.4. Główne cele oględzin zwłok na miejscu zdarzenia**

W przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej, której następstwem jest śmierć wielu osób, priorytetem staje się ustalenie precyzyjnej liczby ofiar oraz ich późniejsza identyfikacja.

Na miejscu katastrofy lotniczej zazwyczaj odnajduje się wiele niezidentyfikowanych zwłok i szczątków ludzkich. Już wystawienie kart informacyjnych przynależnych poszczególnym N.N. zwłokom (łac. *nomen nescio* – niewiadomego imienia, w Polsce – nazwisko nieznanne) w praktyce bywa niezwykle trudne, podobnie jak proces ich zabezpieczania, w tym właściwe oznaczanie, a następnie identyfikacja.

Zwłoki ofiar katastrof lotniczych zazwyczaj są silnie zdeformowane lub rozkawałkowane. Nierzadko widoczne są na nich ślady oddziaływania wysokiej

---

<sup>412</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5181.

<sup>413</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 136.

<sup>414</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5182.

<sup>415</sup> ANDE Rapid-DNA – <https://www.ande.com/about-ande-rapid-dna/> (dostęp: 09.06.2020 r.); M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *op.cit.*, s. 169.

temperatury (pożary, rozgrzane elementy silników)<sup>416</sup>. Na ich powierzchni znajdują się jedynie strzępy ubrań<sup>417</sup>. Podkreślenia wymaga fakt, że zwłoki ofiar katastrofy lotniczej – podobnie jak fragmenty wraku – są często przemieszczane w czasie trwania akcji ratunkowo-gaśniczej, a więc ich ułożenie, a nawet wygląd, mogą się różnić od tego, jaki był bezpośrednio po zaistnieniu katastrofy<sup>418</sup>. Podobnie rzeczy osobiste ofiar katastrofy lotniczej są zmieszane i bywają rozrzucone w odległości wielu metrów od ciał właścicieli.

W przypadku dużej liczby ofiar postuluje się zabezpieczenie do dalszych badań szczątków ludzkich nie mniejszych od średniej pięści dorosłego człowieka<sup>419</sup>. Postulat ten należy uznać za zrozumiały przede wszystkim dlatego, że mniejsze szczątki ludzkie mają zazwyczaj mniejszą wartość dowodową, a ich badanie prowadzi do całkowitego ich zużycia w procesie badawczym i co równie istotne generuje wysokie koszty, często nieuzasadnione potrzebami śledztwa.

Idealną sytuacją byłoby zgromadzenie wszystkich zwłok i szczątków ludzkich w jednym, pobliskim zakładzie medycyny sądowej. Jednak w odniesieniu do zdarzeń o charakterze masowym taki scenariusz może być z przyczyn organizacyjno-technicznych nierealny. W przypadku katastrofy lotniczej z licznymi ofiarami konieczne więc będzie właściwe skoordynowanie działań zakładów pogrzebowych oraz zakładów medycyny sądowej oddalonych od siebie nawet o setki kilometrów.

W tym miejscu warto zauważyć, że identyfikacja zwłok i szczątków ludzkich stanowi zagadnienie o charakterze interdyscyplinarnym. Współpraca organów procesu karnego ze specjalistami (technikami kryminalistyki) oraz biegłymi z różnych dziedzin ma kluczowe znaczenie dla sprawności i skuteczności tego procesu, stanowiącego sekwencję wielu różnorodnych działań.

Mając na uwadze specyfikę katastrof lotniczych, proces identyfikacji ich ofiar w dużej mierze zależy od biegłych z zakresu genetyki, biegłych lekarzy dentyków, biegłych z zakresu daktyloskopii, a niekiedy również biegłych z zakresu radiologii i antropologii<sup>420</sup>.

Warto zauważyć, że rozpoznanie ofiar katastrofy lotniczej po wyglądzie twarzy jest niekiedy bardzo trudne nie tylko z uwagi na częste poparzenia, deformacje lub ubytki

---

<sup>416</sup> A. Włodarska, *op.cit.*, s. 73.

<sup>417</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 777–778.

<sup>418</sup> Zgodnie z treścią art. 209 § 3 k.p.k. do czasu przybycia na miejsce zdarzenia prokuratora lub sądu, a także biegłego lekarza zwłoki można przemieszczać jedynie w razie konieczności.

<sup>419</sup> A. Borowska-Solonyk, *Taktyka i cele badania ofiar zdarzeń masowych*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 296.

<sup>420</sup> Szerzej na ten temat: Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *Identyfikacja nieznanymi zwłok i szczątków – metody*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 190–199.

tkanek miękkich oraz kości czaszki. Po ustaniu funkcji życiowych, szczególnie po wynaczynieniu dużej ilości krwi, dochodzi do istotnych zmian wyglądu ciała ludzkiego. Widoczna jest wyraźna błądź powłok, utrata napięcia tkanek, zwiótczenie mięśni, czego rezultatem jest między innymi tzw. maskowatość twarzy<sup>421</sup>.

Procesu identyfikacyjnego nie ułatwia również częste rozkawałkowanie zwłok. W odniesieniu do dużej liczby ofiar postuluje się nieprzeprowadzanie pełnych sekcji zwłok wszystkich ofiar<sup>422</sup>. Powyższe nie powinno jednak dotyczyć osób mogących mieć związek z zaistnieniem zdarzenia (np. pilotów)<sup>423</sup>.

### 3.2.5. Zespół DVI

Wśród ofiar katastrofy lotniczej samolotu pasażerskiego zazwyczaj są obywatele wielu różnych państw. Wówczas, prędzej czy później, zachodzi konieczność wymiany informacji na poziomie międzynarodowym. W celu zachowania kompatybilności wyników prac prowadzonych między innymi na miejscu zdarzenia Komisja Stała i Grupa Nadzorująca Interpolu ds. identyfikacji ofiar katastrof opracowała zalecane standardy, wśród których jest funkcjonowanie w ramach struktur Policji tzw. Zespołów DVI<sup>424</sup>. Zespoły te realizują zadania związane z identyfikacją ofiar zdarzeń masowych przede wszystkim na podstawie zaleceń zawartych w opracowanym przez Interpol Podręczniku identyfikacji ofiar katastrof<sup>425</sup>.

Tego typu zespół został również powołany w strukturach polskiej Policji<sup>426</sup>. Składa się on z funkcjonariuszy Policji, którzy w przypadku zaistnienia zdarzenia o charakterze masowym, którego skutki przekraczają możliwości jednostek lokalnych, będą prowadzić działania procesowe i pozaprocessowe mające na celu identyfikację ofiar.

Zgodnie z zaleceniami Interpolu Zespół DVI składa się z trzech podzespołów. Pierwszy z nich (PM – *post mortem*) zbiera dane pośmiertne umożliwiające identyfikację, drugi (AM – *ante mortem*) gromadzi dane, które były dostępne przed śmiercią ofiar podlegających identyfikacji, a trzeci dokonuje analizy, łączenia i

---

<sup>421</sup> M. Szramka, *Kryminalistyczne i sądowo-lekarskie metody identyfikacji zwłok i szczątków ludzkich. Otwarcie zwłok – przesłanki, cel i przebieg*, s. 1 – [http://www.kryminalistyka.fr.pl/praktyka\\_otwarcie\\_zwlok.php](http://www.kryminalistyka.fr.pl/praktyka_otwarcie_zwlok.php) (dostęp: 18.07.2020 r.).

<sup>422</sup> A. Borowska-Solonyńko, *op.cit.*, s. 296.

<sup>423</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.5 niniejszej pracy.

<sup>424</sup> *Metodyka identyfikacji ciał...*, *op.cit.*, s. 8.

<sup>425</sup> Opracowany po raz pierwszy w 1984 roku i regularnie aktualizowany Interpol Disaster Victim Identification Guide, który zawiera zalecenia dla krajów członkowskich Interpolu w zakresie identyfikacji ofiar katastrof. Szerzej na ten temat: A. Frankowski, A. Łukomska, *Nowe...*, *op.cit.*, s. 28–36.

<sup>426</sup> Szerzej na ten temat: A. Frankowski, A. Łukomska, *Identyfikacja ofiar katastrof*, „Gazeta Policyjna” 2019, nr 176 – <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2019/numer-176-listopad-2019/181582,Identyfikacja-ofiar-katastrof.html> (dostęp: 24.09.2020 r.).

weryfikacji danych zgromadzonych przez dwa pierwsze podzespoły i w rezultacie opracowuje notatki urzędowe z identyfikacji ciał ofiar, do których załączane są zestandaryzowane formularze Interpolu<sup>427</sup>. Współpraca z Zespołem DVI przynosi wymierne skutki zwłaszcza w przypadku badania zdarzeń poza granicami kraju lub gdy wśród ofiar należy spodziewać się wielu obcokrajowców<sup>428</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że zgodnie z obowiązującą metodyką identyfikacji ciał ofiar katastrof na miejscu zdarzenia działają członkowie Podzespołu PM, stanowiąc wsparcie dla zespołu oględzinowego<sup>429</sup>.

Skład Podzespołu PM jest zbliżony do składu zespołu oględzinowego. Na jego czele znajduje się koordynator, a pozostałymi członkami są lekarz specjalista medycyny sądowej, technicy kryminalistyki odpowiedzialni za zabezpieczanie śladów, wykonywanie fotografii i nagrań wideo, osoby odpowiedzialne za wypełnianie formularzy, ewidencję zwłok i szczątków ludzkich oraz dowodów rzeczowych. Na późniejszym etapie zakłada się włączenie w skład Podzespołu PM technika sekcyjnego oraz – w razie takiej konieczności – radiologa, antropologa, lekarza dentystry, genetyka, eksperta z zakresu daktyloskopii etc.

W pewnym zakresie działania wskazanego wyżej podzespołu stanowią powielenie działań członków zespołu oględzinowego. Oba zespoły dokumentują w czasie oględzin miejsca katastrofy wygląd zwłok i szczątków ludzkich, a także powiązanych z nimi przedmiotów oraz zabezpieczają przedmioty i ślady mogące przyczynić się do identyfikacji ofiar<sup>430</sup>.

Sporządzanie przez dwa zespoły podwójnej dokumentacji, obejmującej zbliżone zakresowo dane, nie służy usprawnieniu czynności realizowanych na miejscu zdarzenia. Należy postulować przekształcenie struktur Zespołu DVI w wyspecjalizowane zespoły oględzinowe realizujące czynności między innymi w przypadku zaistnienia katastrof lotniczych oraz tworzenie jednolitej dokumentacji, wyeliminowałoby możliwość zaistnienia sprzeczności pomiędzy ustaleniami czynionymi przez zespół oględzinowy i Zespół DVI, wynikających chociażby z odmiennej terminologii stosowanej do opisu zwłok, szczątków ludzkich oraz powiązanych z nimi przedmiotów. Tego typu

---

<sup>427</sup> K. Wochna, A. Smędra, *Disaster Victim Identification (DVI) według protokołu Interpolu*, [w:] G. Teresiński (red.) *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 298–301; *Metodyka identyfikacji ciał ofiar katastrof*, Warszawa 2019, s. 7–13 – <https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177809,Metodyka-identyfikacji-cial-ofiar-katastrof.html> (dostęp: 02.05.2020 r.).

<sup>428</sup> M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *op.cit.*, s. 164.

<sup>429</sup> *Metodyka identyfikacji ciał...*, *op.cit.*, s. 8–9.

<sup>430</sup> ANDE Rapid-DNA – <https://www.ande.com/about-ande-rapid-dna/> (dostęp: 09.06.2020 r.); M. Jabłońska-Milczarek, A. Frankowski, *op.cit.*, s. 163–180.

sprzeczności, gdyby wystąpiły, miałyby bez wątpienia negatywny wpływ na proces identyfikacji ofiar katastrof, ponieważ prowadziłyby do jego znacznego wydłużenia, a w niektórych przypadkach do jego nieskuteczności.

Wypełnione formularze Zespołu DVI powinny stanowić załącznik do protokołu oględzin (miejsca zdarzenia lub zwłok), w którym nie powinno się powielać danych zawartych w tych formularzach, a jedynie precyzyjnie odsyłać do treści właściwie oznaczonych druków.

Równie istotne jest ograniczenie konieczności przebywania na miejscu zdarzenia znacznej liczby osób, na którą składają się członkowie zespołu oględzinowego oraz Zespołu DVI i związanego z tym ryzyka „zadeptywania” śladów.

Poza udokumentowaniem stanu zwłok i szczątków ludzkich, a także powiązanych z nimi przedmiotów, niezwykle ważne jest ich późniejsze właściwe zabezpieczenie, w tym nadanie im indywidualnych oznaczeń. Oznaczenia te pozwalają na późniejsze powiązanie ich z miejscem, gdzie doszło do ich znalezienia oraz upraszczają wszelkie kwestie logistyczno-organizacyjne.

Warto zauważyć, że Podręcznik identyfikacji ofiar katastrof opracowany przez Interpol wprowadza istotne zalecenia związane z oznaczaniem zwłok i szczątków ludzkich oraz powiązanych z nimi przedmiotów, co zostało ujęte w Wytycznych nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 maja 2020 roku zmieniających wytyczne w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów<sup>431</sup>. Zmiany § 45, wprost odwołujące się do Podręcznika identyfikacji ofiar katastrof Interpol oraz działania Zespołu DVI, bez wątpienia usprawnią proces ewidencjonowania i oznaczania zwłok, szczątków ludzkich oraz przedmiotów zabezpieczanych na miejscu katastrofy lotniczej.

Zamykając kwestię udziału członków Zespołu DVI w czynnościach realizowanych na miejscu zdarzenia, należy podkreślić, że ich współpraca z zespołem lub w ramach zespołu oględzinowego dotychczas nie została ujęta w ramy prawne, w szczególności zaś w ramy regulacji karnoprocesowej. O ile w pełni adaptowalne do procesu mogą być sposoby oznaczania zwłok i szczątków ludzkich, o tyle pozaprocesowy charakter dokumentów sporządzanych przez Zespół DVI, często uzupełnianych na różnych etapach procesu identyfikacji, *de facto* wyklucza ich samodzielne użycie jako dowodów w procesie karnym. Dołączenie ich jako załączników do protokołu oględzin stanowi więc aktualnie jedyne rozwiązanie.

---

<sup>431</sup> Dz.Urz. KGP z 2020 r., poz. 20.

Oczywiście, proces identyfikacji nie ogranicza się jedynie do czynności realizowanych na miejscu zdarzenia. Trwa on aż do momentu uzyskania wysokiego prawdopodobieństwa (prawdopodobieństwa graniczącego z pewnością) co do tożsamości ofiary lub stwierdzenia, że identyfikacja danych zwłok lub szczątków ludzkich nie jest możliwa.

### 3.3. Oględziny i otwarcie zwłok

W zakładach medycyny sądowej są prowadzone o wiele bardziej szczegółowe zewnętrzne i wewnętrzne oględziny zwłok. Użyte przez ustawodawcę w art. 209 § 4 k.p.k. określenie „otwarcie zwłok” wbrew potocznemu znaczeniu tego sformułowania wydaje się oznaczać obie wskazane wyżej czynności, w medycynie sądowej zbiorczo określane mianem sekcji zwłok lub autopsji<sup>432</sup>.

Czynności te, prowadzone zasadniczo przez biegłego lekarza (najlepiej z zakresu medycyny sądowej – art. 209 § 4 k.p.k.) standardowo polegają na oględzinach zewnętrznych, a następnie otwarciu głównych jam ciała i zbadaniu znajdujących się w ich wnętrzu narządów<sup>433</sup>. Sekcja zwłok *sensu largo* ma na celu ustalenie przyczyny zgonu, jej mechanizmu, rodzaju śmierci oraz wszelkich zjawisk i objawów mogących świadczyć o jej charakterze<sup>434</sup>. Służy również zabezpieczeniu wszelkich istotnych śladów kryminalistycznych oraz identyfikacji ofiary, której zwłoki są poddawane badaniu. Dzięki tej czynności, zazwyczaj w powiązaniu z ustaleniami poczynionymi w trakcie oględzin zwłok na miejscu zdarzenia, istnieje możliwość ustalenia czasu zgonu, czasu – a niekiedy i kolejności – powstania poszczególnych obrażeń, związku pomiędzy ustalonymi obrażeniami ciała a zgonem, rodzaju narzędzia, które spowodowało stwierdzone obrażenia itp.<sup>435</sup>

W przypadku katastrof lotniczych urazy doznane przez ofiary często nie rodzą wątpliwości co do niemalże natychmiastowego skutku w postaci nagłej i gwałtownej śmierci. Należy jednak pamiętać, iż po stwierdzeniu, że ofiara przeżyła katastrofę, a jej późniejsza śmierć mogła być wynikiem nieudzielenia jej pomocy, należy niezwykle bacznie przyjrzeć się działaniom podmiotów biorących udział w akcji ratunkowej<sup>436</sup>.

---

<sup>432</sup> J. Gurgul, *Sądowo-lekarskie oględziny zwłok ludzkich*, „Problemy Kryminalistyki” 1993, nr 202, s. 10; K. Kremens, *op.cit.*, s. 5163–5164; M. Barzdo, J. Berent, *Rodzaje sekcji zwłok*. [w:] J. Wójcikiewicz (red.), *Księga jubileuszowa ofiarowana doktorowi Józefowi Gurgulowi*, Kraków 2006, s. 257.

<sup>433</sup> A. Bogusłowicz, *op.cit.*, s. 139; M. Barzdo, J. Berent, *op.cit.*, s. 257.

<sup>434</sup> T. Marcinkowski, *op.cit.*, s. 138.

<sup>435</sup> R. Kurek, *Otwarcie zwłok jako czynność procesowa*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 10, s. 136.

<sup>436</sup> Kwestie charakteru obrażeń ofiar katastrofy lotniczej zostaną omówione w dalszej części niniejszego rozdziału.

Bez wątpienia czynność otwarcia zwłok powinna być poprzedzona szczegółową analizą dokumentacji sporządzonej na miejscu zdarzenia, dokonaną zarówno przez prokuratora (ewentualnie sąd), jak i przez biegłego z zakresu medycyny sądowej. W celu udzielenia odpowiedzi na wszystkie pytania niekiedy niezbędna jest również analiza zażyciowej dokumentacji medycznej badanej ofiary<sup>437</sup>.

Sekcja zwłok jest uznawana za jedyny przypadek, przewidziany w Kodeksie postępowania karnego, w którym obecność organu procesowego w ekspertyzie biegłego jest obligatoryjna<sup>438</sup>. W pozostałych przypadkach organ ten – zgodnie z treścią art. 198 § 2 k.p.k. – może zastrzec swoją obecność przy wykonywaniu wszystkich lub wybranych badań biegłego, pod warunkiem że nie wpłynie to niekorzystnie na ich wynik.

Jak wynika z treści art. 209 § 4 k.p.k., czynność otwarcia zwłok prowadzi biegły jedynie w obecności prokuratora lub sądu<sup>439</sup>. Zastosowane w tym przepisie pojęcie „w obecności” może sugerować, że oznacza ono jedynie prawo przebywania prokuratora w miejscu jej realizacji, czyli na sali sekcyjnej. Sformułowanie to bez wątpienia różni się od pojęcia „brania udziału”, rozumianego jako prawo do obecności, aktywnego uczestniczenia w czynności i chociażby częściowego kształtowania jej przebiegu. Jest to wyraźna niekonsekwencja terminologiczna ustawodawcy, skoro strony postępowania przygotowawczego oraz ich przedstawiciele procesowi (pełnomocnicy, obrońcy) mogą w tej czynności nie tylko być obecni, ale także brać w niej udział (art. 316 § 1 k.p.k.).

Obecność organu procesowego w czasie sekcji zwłok ma służyć jego współdziałaniu z biegłym z zakresu medycyny sądowej w celu uzyskania w ramach tej czynności maksimum informacji mogących mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>440</sup>. Co więcej, jako organ zlecający może on określać zakres tej czynności oraz ewentualnych badań dodatkowych. Rola organu procesowego w czasie sekcji zwłok jest więc znacząca, jeśli nie pierwszoplanowa<sup>441</sup>.

W tej sytuacji wydaje się zasadne dokonanie zmiany art. 209 § 4 k.p.k. poprzez zastąpienie w zdaniu 1 słów „w obecności” słowami „z udziałem”, co podkreśli rolę prokuratora w tej czynności dowodowej i wyeliminuje ewidentną niekonsekwencję terminologiczną ustawodawcy.

---

<sup>437</sup> R. Mądro, G. Teresiński, *Rola dokumentacji medycznej w opiniowaniu sądowo-lekarskim*, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 11, s. 17–42.

<sup>438</sup> K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 49; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 32; C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 215; M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 15.

<sup>439</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5171.

<sup>440</sup> J. Gurgul, *Procesowo-kryminalistyczna...*, *op.cit.*, s. 91.

<sup>441</sup> M. Cieślak, *Polska...*, *op.cit.*, s. 346; R. Kurek, *Rola prokuratora w czynnościach procesowo-kryminalistycznych oględzin zwłok na wybranych przykładach z praktyki*, [w:] V. Kwiatkowska-Darul (red.), *Czynności procesowo-kryminalistyczne w polskich procedurach*, Toruń 2004, s. 189.



W tym miejscu należy także zauważyć, że w literaturze oraz orzecznictwie poświęconym art. 209 § 2 k.p.k. został ugruntowany pogląd, iż brak obecności prokuratora (lub sądu) w czynności otwarcia zwłok nie powoduje jej nieważności, a dowód z opinii biegłego można wykorzystać w postępowaniu karnym, dokonując jego oceny z uwzględnieniem zasad z art. 7 k.p.k.<sup>442</sup>

Z racji tak wielu celów realizowanych w czasie oględzin i otwarcia zwłok w przypadku bardziej skomplikowanych stanów faktycznych sprawy – a z takimi mamy do czynienia w przypadku katastrof lotniczych – poza prokuratorem i biegłym z zakresu medycyny w oględzinach na sali sekcyjnej uczestniczą również specjaliści (technicy kryminalistyki) odpowiedzialni za pobieranie śladów (zwykle daktyloskopijnych lub fizykochemicznych) oraz dokumentowanie przebiegu czynności (fotografie, nagranie wideo etc.)<sup>443</sup>. Warto zauważyć, że brak udokumentowania faktu ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia śladu w treści protokołu oględzin powoduje *de facto* brak możliwości jego wykorzystania w toku procesu karnego<sup>444</sup>.

Dodatkowo, w przypadku zaistnienia katastrofy, na sali sekcyjnej pojawiają się członkowie podzespołu PM DVI, których zadaniem jest zebranie informacji umożliwiających późniejszą identyfikację badanej ofiary. Ich działania, bez utrwalenia w protokole oględzin, należy uznać za czynności pozaprosesowe, niemające decydującego znaczenia dla ustaleń czynionych w ramach śledztwa i tym samym wymagające późniejszej procesowej weryfikacji.

Formalne wymogi protokołu oględzin zostały opisane w poprzednim rozdziale. W tym miejscu należy wskazać, że na co dzień używa się uproszczonych, zestandaryzowanych protokołów, których zadaniem jest – jak się wydaje – jedynie spełnienie wymogów formalnych. Jednostronicowy druk formatu A4 umożliwia wprowadzenie do protokołu sygnatury akt sprawy, daty, godziny rozpoczęcia czynności, miejsca jej prowadzenia, imienia i nazwiska prokuratora prowadzącego czynność oraz biegłego, „z udziałem” którego jest ona realizowana<sup>445</sup>, danych zmarłego oraz przypuszczalnej przyczyny jego śmierci. W dalszej części protokołu znajduje się pouczenie o odpowiedzialności za złożenie fałszywej opinii, miejsce do wpisania

---

<sup>442</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 8 kwietnia 2009 roku, II AKa 69/09, LEX nr 534004, Z. Gąsczyk-Ożarowski, *Nieobecność prokuratora przy otwarciu zwłok i jej wpływ na pracę biegłego – wyniki badań*, [w:] V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, M. Zubańska (red.), *Współczesna kryminalistyka. Wyzwania i zagrożenia*, Szczytno 2015, s. 91–104.

<sup>443</sup> M. Goc, *op.cit.*, s. 17–18.

<sup>444</sup> G. Kędzierska, *op.cit.*, s. 89.

<sup>445</sup> W niektórych jednostkach prokuratury protokół ten jest nieznacznie modyfikowany w ten sposób, że prowadzącym czynność jest biegły, realizujący swoje działania w obecności prokuratora.

oświadczeń osób uczestniczących w oględzinach oraz niewiele miejsca na opinię biegłego lub deklarację, że opinię na piśmie przedłoży on do określonego dnia. W niektórych jednostkach prokuratury, wbrew treści art. 143 § 1 pkt 4 k.p.k., odstępuje się od sporządzania protokołu oględzin i otwarcia zwłok.

Sporządzanie protokołu w przedstawionej wyżej, znacznie uproszczonej formie, nie znajduje uzasadnienia w przepisach procedury karnej ani uzasadnienia celowościowego. W wyniku uproszczonej formy protokół ten zasadniczo nie zawiera rubryk umożliwiających uzupełnienie go o czynności realizowane w czasie oględzin i otwarcia zwłok przez techników kryminalistycznych lub funkcjonariuszy Policji z Zespołu DVI, dlatego nie powinien znaleźć zastosowania w czasie czynności prowadzonych w ramach śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej.

Za całkowicie niedopuszczalną należy uznać praktykę rezygnowania przez prokuratorów ze sporządzania protokołu z czynności sekcji zwłok i niejako zastępowania go „protokołem” zawartym w treści opinii biegłego, który nie spełnia wymogów formalnych i stanowi *de facto* sprawozdanie z przebiegu ekspertyzy.

### **3.3.1. Oględziny zewnętrzne**

Zasadniczo pierwszym punktem oględzin zwłok w ramach badań prowadzonych w zakładzie medycyny sądowej powinno być poddanie ich tzw. badaniom obrazowym przy wykorzystaniu nowoczesnych tomografów komputerowych (TK) i aparatów rentgenowskich (RTG)<sup>446</sup>. Diagnostyka obrazowa nie tylko ułatwia odnalezienie trudno dostrzegalnych urazów kostno-stawowych, wymagających późniejszej weryfikacji w czasie sekcji. W toku tego badania można poczynić ustalenia na temat niezwykle indywidualnych cech szkieletu, powstałych zarówno w sposób naturalny (osteopatoskopia), jak i w rezultacie urazów mechanicznych<sup>447</sup>. Badania obrazowe umożliwiają stosunkowo łatwe odnalezienie w ciałach różnego typu biomateriałów, nierzadko sygnowanych niepowtarzalnymi numerami, co znacznie ułatwia identyfikację ofiary. Badanie obrazowe umożliwia również odnalezienie w zwłokach ciał obcych, w tym również tych, których odnalezienie w czasie standardowej sekcji byłoby niezwykle trudne.

---

<sup>446</sup> A. Borowska-Solonyko, A. Dąbkowska, A. Moskała i wsp., *Badania radiologiczne u ofiar katastrof masowych – stanowisko Komisji Badań Obrazowych w Medycynie Sądowej działającej przy Polskim Towarzystwie Medycyny Sądowej i Kryminologii*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2018, nr 3, s. 201–207.

<sup>447</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 777–778; M. Kaliszczak, *Kryminalistyczno-identyfikacyjne aspekty diagnostyki obrazowej cech patologii kośćca*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2002, nr 3.

Ogłędziny zewnętrzne zwłok polegają na opisie wyglądu ciała ofiary (najczęściej poczynając od głowy, a kończąc na stopach) z uwzględnieniem wyglądu poszczególnych partii ciała, w tym ubrań oraz korelacji ich uszkodzeń z uszkodzeniami ciała. W tej fazie dochodzi również do zabezpieczania śladów, przede wszystkim fizykochemicznych<sup>448</sup>.

Pobieranie śladów fizykochemicznych na obecność materiałów wybuchowych powinno być realizowane w sposób wykluczający możliwość kontaminacji. Jednym z najlepszych na świecie sposobem zabezpieczania tego typu próbek może pochwalić się Służba Kryminalistyczna Irlandii Północnej (Forensic Science Northern Ireland – FSNI). Mając wieloletnie doświadczenie w zabezpieczaniu oraz analizie próbek materiałów wybuchowych FSNI, opracowała specjalne, atestowane pakiety do zabezpieczania wymazów śladów materiałów wybuchowych/pozostałości powystrzałowych. Wszystkie elementy pakietów, przed ich fabrycznym zapakowaniem, są poddawane rygorystycznym badaniom, które wykluczają pierwotną obecność na nich materiałów wybuchowych różnych kategorii (zanieczyszczenie)<sup>449</sup>.

Wszelkie działania związane z używaniem takiego pakietu oraz zabezpieczaniem śladów i próbek kontrolnych powinny być niezwykle skrupulatnie dokumentowane dla skutecznej realizacji celów procesu karnego<sup>450</sup>.

Zabezpieczając ślady powybuchowe, należy pamiętać, że duże ryzyko zanieczyszczenia śladów fizykochemicznych wiąże się z udziałem żołnierzy oraz wykorzystaniem sprzętu wojskowego do pracy na miejscu zdarzenia, przy zabezpieczaniu i transporcie zwłok oraz szczątków ludzkich, a także przedmiotów osobistych i dowodów rzeczowych. Co więcej, dostępne obecnie metody badawcze, oparte na niezwykle czułej chromatografii gazowej, mogą prowadzić do fałszywie dodatnich wyników, gdy wykrywane są pierwiastki będące elementami składowymi materiałów wybuchowych lub pozostałości powybuchowych, powszechnie występujące w tle. Oceniając tego typu wyniki należy brać pod uwagę nie tylko ilości wykrywanych substancji wybuchowych, lecz także inne dowody mogące świadczyć o zaistnieniu eksplozji jako przyczyny katastrofy lotniczej<sup>451</sup>.

---

<sup>448</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5195.

<sup>449</sup> *Analysis of Explosives and Firearms Residue Using Thermo Scientific Atlas CDS™ at Forensic Science Northern Ireland* – <http://apps.thermoscientific.com/media/SID/Informatics/PDF/CS-FSNI-CS410.pdf> (dostęp: 23.06.2021 r.).

<sup>450</sup> Szczegółowe procedury opisano w Best Practice Manual for the Forensic Recovery, Identification and Analysis of Explosives Traces – [https://enfsi.eu/wp-content/uploads/2016/09/9.\\_forensic\\_recovery\\_identification\\_and\\_analysis\\_of\\_explosives\\_traces\\_0.pdf](https://enfsi.eu/wp-content/uploads/2016/09/9._forensic_recovery_identification_and_analysis_of_explosives_traces_0.pdf) (dostęp: 23.06.2021 r.).

<sup>451</sup> Szerzej na ten temat: W. Kwietniewski, *op.cit.*, s. 618–625.

W przypadku stwierdzenia śladowych ilości materiałów wybuchowych lub składników ich rozpadu oraz braku innych dowodów potwierdzających eksplozję wysoce prawdopodobne jest zanieczyszczenie śladu lub przedmiotu, z którego był on pobierany. Wybuch polega bowiem na gwałtownym wydzieleniu dużych ilości energii. Towarzyszy mu zazwyczaj nagły wzrost ciśnienia i temperatury, a także emisja promieniowania i fal akustycznych. Zasadniczo wybuchy możemy podzielić na fizyczne i chemiczne. Pierwsze z nich są związane z gwałtownym wyrównaniem różnicy ciśnień panującej pomiędzy danym zbiornikiem a jego otoczeniem. Przykładem takiego wybuchu może być eksplozja butli gazowej, instalacji hydraulicznych, butli z tlenem itp. Wybuchy chemiczne polegają z kolei na gwałtownym spalaniu się lub egzotermicznym rozkładzie materiałów wybuchowych. W wyniku takiego wybuchu powstają substancje gazowe o wysokiej temperaturze i objętości wielokrotnie przewyższającej objętość początkową danej substancji<sup>452</sup>.

Oddziaływanie wskazanych wyżej czynników powoduje specyficzne obrażenia, które można podzielić na cztery kategorie<sup>453</sup>. Obrażenia I stopnia stanowią bezpośredni skutek działania fali uderzeniowej i ciśnieniowej. Obrażenia II stopnia są powodowane przez przemieszczające się z dużą prędkością odłamki (urządzenia wybuchowe lub niszczonego otoczenia) penetrujące ciało ofiary. Obrażenia III stopnia powstają w wyniku przemieszczania się ciała ofiary w wyniku oddziaływania fali uderzeniowej, jego uderzenia o ściany lub przedmioty i upadek. Obrażenia te powstają również w wyniku, niejako wtórnego uderzenia przez elementy konstrukcyjne pomieszczenia zniszczonego wybuchem. Obrażenia IV stopnia to takie, które nie zostały w ramach wcześniejszych stopni sklasyfikowane. Należą do nich oparzenia termiczne i chemiczne, a także urazy wywołane kontaktem z substancjami toksycznymi<sup>454</sup>.

Mając świadomość, jaki jest mechanizm wybuchu, należy w czasie oględzin zewnętrznych oraz otwarcia zwłok ofiar katastrofy lotniczej zabezpieczać wszelkie ślady mogące potwierdzić lub wykluczyć zaistnienie eksplozji na pokładzie samolotu. Wiedza organu procesowego w tym zakresie, po stwierdzeniu na podstawie dotychczasowych ustaleń możliwości użycia materiałów wybuchowych, powinna skłonić ów organ do decyzji o zasięgnięciu opinii właściwego biegłego.

Po zabezpieczeniu śladów fizykochemicznych należy skupić się na zabezpieczeniu śladów daktyloskopijnych jeżeli nie zostały one zabezpieczone w trakcie

---

<sup>452</sup> *Ibidem*, s. 618.

<sup>453</sup> *Ibidem*, s. 621–624.

<sup>454</sup> *Ibidem*.

ogłędzin zwłok na miejscu zdarzenia. Szybkie zabezpieczenie odbitek lub odcisków palców pozwala na zminimalizowanie negatywnego wpływu zmian pośmiertnych na ich widoczność<sup>455</sup>. Standardowo stosuje się metody wykorzystujące do utrwalania wyglądu linii papilarnych tusz, proszek, odlewy lub fotografie<sup>456</sup>. Niekiedy jednak stan zwłok nie pozwala na zastosowanie standardowej techniki daktyloskopowania i konieczne jest wykorzystanie specjalnych technik umożliwiających otrzymanie wyraźnej odbitki lub odcisku linii papilarnych. Niektóre metody wymagają amputacji palców, co czynione jest na późniejszym etapie omawianej czynności<sup>457</sup>. Decyzja o amputacji palców powinna być jednak podejmowana w ostateczności, gdy inne, nowoczesne techniki nie dają szans uzyskania pożądanych rezultatów<sup>458</sup>.

Na kolejnym etapie należy skoncentrować się na szczegółowych oględzinach odzieży, co nie tylko może ułatwić identyfikację ofiary, ale niekiedy również pozwala ustalić okoliczności zgonu. Przykładem mogą być ślady powystrzałowe na odzieży świadczące o oddaniu strzału z niewielkiej odległości lub z przystawienia<sup>459</sup>. Na odzieży można również odnaleźć ślady walki, charakterystyczne zabrudzenia, ślady krwi, materiałów wybuchowych. Sama odzież może pod wpływem siły i temperatury wybuchu doznać charakterystycznych uszkodzeń (nadpaleń, nadtopień, rozerwań).

Z wyżej wymienionych względów, w przypadku ofiar katastrofy lotniczej, odzież zdjęta ze zwłok i szczątków ludzkich, powinna być zawsze zabezpieczana i poddawana dalszym badaniom<sup>460</sup>.

Początkowo rola biegłego lekarza w czynności oględzin zewnętrznych zwłok prowadzonej w zakładzie medycyny sądowej lub prosektorium jest znacznie ograniczona. Ów biegły niejako równolegle uczestniczy w czynności organu procesowego oraz prowadzi swoje badania w ramach zleconych czynności w celu wydania opinii sądowo-lekarskiej.

Później, po usunięciu i zabezpieczeniu odzieży, przychodzi czas na ocenę powłok ciała, naturalnych otworów oraz integralności tkanek, zasadniczo bez ingerencji

---

<sup>455</sup> M. Wroński, *Daktyloskopowanie i identyfikacja zwłok w szczególnie trudnych przypadkach*, „Problemy Kryminalistyki” 2002, nr 235, s. 27.

<sup>456</sup> A. Onaczyszyn-Jasińska, *Daktyloskopia*, [w:] J. Mazepa (red.), *Vademecum technika kryminalistyki*, Warszawa 2009, s. 156–157.

<sup>457</sup> Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *op.cit.*, s. 192–193; J. Moszczyński, *Daktyloskopia*, Warszawa 1997, s. 144.

<sup>458</sup> M. Hargreaves-O’Kane, J. Dixon, *Advances in Fingerprint Techniques*, [w:] X. Mallett, T. Blythe, R. Berry, *Advances in forensic human identification*, “Chemical Rubber Company Press” 2014, s. 323.

<sup>459</sup> J. Kasprzak, *Ślady użycia broni palnej*, [w:] M. Goc, J. Moszczyński (red.), *Ślady kryminalistyczne. Ujawnianie, zabezpieczanie, wykorzystanie*, Warszawa 2007, s. 333.

<sup>460</sup> § 54 ust. 7 wytycznych nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 sierpnia 2017 roku w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz.Urz. KGP z 2017 r., poz. 59 ze zm.).

polegającej na dokonywaniu większych cięć na skórze<sup>461</sup>. W czasie oględzin należy opisać kolejno ogólne właściwości ciała, czyli płeć, odmianę (dawniej rasę)<sup>462</sup>, wiek, wzrost, ogólną budowę ciała, a także stan odżywienia. Następnie trzeba opisać widoczne znamiona śmierci, wygląd kolejno głowy, szyi, klatki piersiowej, brzucha, kończyn i krocza. Później przychodzi czas na opis zmian chorobowych powłok skórnych (zmiany barwnikowe, zapalne, nowotworowe, obrzęki, sinice itp.), zmian pourazowych, do których zalicza się tatuaże oraz blizny, a następnie obrażeń ze szczegółowym opisem ich umiejscowienia, rozmiarów, kształtów, barwy itp. W przypadku ran opisuje się wygląd ich brzegów, obecność lub brak mostków łącznotkankowych, głębokość, wygląd dna rany oraz ewentualną obecność ciał obcych<sup>463</sup>.

Opisy wskazanych wyżej zagadnień, umieszczone w protokole oględzin oraz sprawozdaniu biegłego będącym częścią szeroko rozumianej opinii, powinny być ze sobą zbieżne.

Wyjęte z ran ciała obce, po opisanu ich wyglądu w protokole oraz wykonaniu fotografii, zabezpiecza się w sterylnych pojemnikach do dalszych badań<sup>464</sup>.

Szczegółowemu opisowi wyglądu zwłok oraz przedmiotów z nich zabezpieczonych powinno towarzyszyć wykonywanie profesjonalnych fotografii i/lub nagrań wideo obrazujących czynione ustalenia oraz istotne dowodowo zachowania uczestników oględzin (np. związane z procedurą ujawniania, zabezpieczania i utrwalania śladów).

### 3.3.2. Otwarcie zwłok

Po wykonaniu oględzin zewnętrznych, w tym licznych fotografii dokumentujących wygląd zwłok, zazwyczaj następuje kolejny etap, czyli otwarcie zwłok zwane sekcją (łac. *sectio cadaveris*) lub autopsją<sup>465</sup>.

Fakt dominującej roli biegłego lekarza w tej czynności nie powinien przesądzać o stwierdzeniu, że jest ona jedynie czynnością biegłego, a nie czynnością organu procesowego. Nie do zaakceptowania wydaje się pogląd o suplementarnej roli organu

---

<sup>461</sup> R. Drozd, M. Fudalej, *Sekcja zwłok – cel, rodzaje badań pośmiertnych*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 225.

<sup>462</sup> Ł. Szleszkowski, *Różnicowanie odmian ludzkich*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 220.

<sup>463</sup> M. Fudalej, *Procedury...*, *op.cit.*, s. 235–236; W. Nasiłowski, *Uszkodzenia ciała i śmierć gwałtowna (z wyłączeniem uduszenia gwałtownego)*, [w:] S. Raszeja, W. Nasiłowski, J. Markiewicz, *Medycyna sądowa. Podręcznik dla studentów*, Warszawa 1993, s. 92–93.

<sup>464</sup> T. Marcinkowski, *op.cit.*, s. 140.

<sup>465</sup> Poza sądowo-lekarską sekcją zwłok wyróżniamy również anatomopatologiczne sekcje zwłok, sekcje zwłok administracyjne (inaczej sanitarno-policyjne), a także sekcje zwłok wykonywane do celów nauczania anatomii człowieka w czasie pierwszych lat studiów lekarskich.

procesowego w tej czynności<sup>466</sup>. O ile należy przyznać, że zakres wiedzy specjalistycznej niezbędnej do przeprowadzenia tej czynności jest zbliżony do ekspertyz wykonywanych przez biegłych innych specjalności, to nie należy zapominać, że to prokurator lub sąd jest organem zlecającym tę czynność, mającym dominujący wpływ na jej przebieg oraz zakres. Opinia biegłego w tej kwestii może mieć jedynie charakter konsultacyjno-doradczy, co nie oznacza, że w przeważającej liczbie przypadków nie jest brana pod uwagę. To organ procesowy prowadzi czynność oględzin i otwarcia zwłok, w czasie której realizowanych jest wiele innych niż lekarskie działań mających na celu ujawnienie, zabezpieczenie i utrwalenie śladów i dowodów na potrzeby procesu karnego<sup>467</sup>. Co więcej, to organ procesowy utrwała tę czynność *in extenso* w formie protokołu (art. 143 § 1 pkt 3 i 4 k.p.k.)<sup>468</sup>.

W literaturze dostrzegalne są poglądy przewidujące możliwość odstąpienia od otwarcia zwłok. Taka możliwość istnieje, w sytuacji stwierdzenia na podstawie oględzin zwłok na miejscu zdarzenia, iż przesłanka podejrzenia przestępnego spowodowania śmierci *de facto* nie zaistniała<sup>469</sup>. Tymczasem pewność co do niezastnienia owej przesłanki można uzyskać jedynie po kategorycznym ustaleniu przyczyny śmierci, a ta jest niezwykle trudna do ustalenia li tylko na podstawie oględzin zewnętrznych<sup>470</sup>. W praktyce więc konieczność przeprowadzenia pełnej sekcji zwłok wydaje się nieodzowna<sup>471</sup>.

Zasadniczo sekcja zwłok to badanie pośmiertne będące czynnością lekarską, polegające na badaniu zwłok ludzkich wraz z otwarciem trzech głównych jam ciała, czyli czaszki (łac. *cavitas capitis*), klatki piersiowej (łac. *cavitas thoracis*) oraz brzucha (łac. *cavitas abdominis*) łącznie z jamą miednicy, a także oceną kośćca<sup>472</sup>.

W zależności od specyfiki przypadku może zaistnieć konieczność podjęcia dalszych działań umożliwiających udzielenie odpowiedzi na pytania sformułowane w treści postanowienia o powołaniu biegłego<sup>473</sup>. Pytania te zasadniczo dotyczą przyczyny zgonu oraz okoliczności towarzyszących śmierci człowieka, mających istotne znaczenie

---

<sup>466</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5172.

<sup>467</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 127.

<sup>468</sup> Fakt protokolowania czynności oględzin i otwarcia zwłok oraz sporządzania przez biegłego sprawozdania z tej czynności może generować sprzeczności pomiędzy tymi dokumentami.

<sup>469</sup> M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 12.

<sup>470</sup> R. Kurek, *op.cit.*, s. 137; M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 13.

<sup>471</sup> E. Chruścielewski, R. Raszeja, *Sekcja zwłok. Technika z uwzględnieniem metodyki sądowo-lekarskiej i wskazówek diagnostycznych*, Warszawa 1970, s. 18; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 32; zob. także K. Witkowska, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 225.

<sup>472</sup> R. Drozd, M. Fudalej, *op.cit.*, s. 230.

<sup>473</sup> *Ibidem*, s. 225 i 230.

dla dokonania prawnokarnej oceny zdarzenia, w następstwie którego doszło do śmierci człowieka.

Warto w tym miejscu podkreślić, że nie ma standardów postępowania sekcyjnego w odniesieniu do katastrof masowych. Zakres wykonywanych czynności, w tym również modyfikacji techniki sekcyjnej, jest przyjmowany zazwyczaj doraźnie dla konkretnego typu zdarzenia. W praktyce, o zakresie czynności oraz ewentualnych modyfikacji techniki sekcyjnej każdorazowo decyduje prowadzący czynność biegły z zakresu medycyny sądowej<sup>474</sup>.

W czasie sekcji zwłok należy pobrać ślady umożliwiające porównanie ustalonego profilu genetycznego zwłok z profilami żyjących krewnych ofiar. Warto dokonać odlewu uzębienia lub wykonać jego szczegółowe fotografie. W czasie sekcji należy zwrócić uwagę na ślady po przebytych urazach i związanych z nimi zabiegach leczniczych lub chirurgicznych<sup>475</sup>.

W zależności od podejrzeń obducenta oraz ustaleń śledztwa można zlecić pobranie wycinków do badań histopatologicznych i immunohistochemicznych, toksykologicznych, biochemicznych, bakteriologicznych etc.<sup>476</sup> Wyniki badań mikroskopowych nierzadko uzupełniają obraz dostrzegany makroskopowo i pozwalają dokonać pełniejszego opisu mechanizmu zgonu oraz przyczyn śmierci. Niezwykle rzadko zdarza się tzw. sekcja biała, czyli autopsja, w wyniku której nie udało się ustalić przyczyny zgonu<sup>477</sup>.

W czasie sekcji zwłok najczęściej stwierdza się zespoły obrażeń charakterystycznych dla następstw wypadków przy bardzo dużych prędkościach zderzeniowych. W przypadku ofiar katastrofy lotniczej, która zaistniała w fazie lądowania, gdy dochodzi do zetknięcia z ziemią przy niewielkim kącie (np. lądowanie w terenie przygodnym, wypadnięcie z pasa etc.), na obrażenia ofiar wpływa przede wszystkim gwałtowna deceleracja pozioma, tj. ciała przemieszczają się do przodu, podobnie jak w czasie zderzenia samochodu z przeszkodą. W przypadku dużego kąta zderzenia z ziemią dominują skutki deceleracji pionowej zbliżone do następstw upadku z dużej wysokości<sup>478</sup>.

---

<sup>474</sup> M. Fudalej, *Procedury...*, *op.cit.*, s. 235–236.

<sup>475</sup> Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *op.cit.*, s. 192.

<sup>476</sup> M. Fudalej, *Badania dodatkowe – algorytm wyboru, wskazania*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 258–259.

<sup>477</sup> R. Drozd, M. Fudalej, *op.cit.*, s. 231.

<sup>478</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 777.



Oddziaływanie na ciała ogromnych sił związanych z dużymi prędkościami zderzenia prowadzi do wielopiętrowej kompresji osiowej elementów szkieletu (kompresyjne złamania kręgosłupa, wieloodłamowe złamania, fragmentacja bliższych i dalszych nasad oraz wzdłużne złamania trzonów kości kończyn, fragmentacja i rozerwanie więzozrostów miednicy etc.), a także rozerwania narządów wewnętrznych, szczególnie w miejscach ich fiksacji (przyczepy przepony i wątroby, korzenie płuc, śledziony, nerek, odejścia dużych naczyń krwionośnych czy też płatków zastawek w sercu). W przypadku zderzenia w pozycji odwróconej lub kapotażu dochodzi do dekapitacji lub fragmentacji mózgowiczaszki<sup>479</sup>.

Fakt masowości, zbliżony, masywny charakter obrażeń ofiar katastrofy oraz brak sił i środków umożliwiających przeprowadzenie rzetelnych oględzin i sekcji zwłok ofiar w rozsądnym terminie, prowadzi często do wyznaczenia tym czynnościom przede wszystkim celu identyfikacyjnego.

### **3.3.3. Identyfikacja ofiar katastrof**

#### **3.3.3.1. Klasyfikacja metod identyfikacji ofiar katastrof**

Podczas V Konferencji Komisji Interpolu ds. Identyfikacji Ofiar Katastrof Masowych i Klęsk Żywiolowych, jaka miała miejsce w Lyonie w 1993 roku, dokonano oceny skuteczności metod identyfikacyjnych oraz uszeregowano je, poczynając od metody najbardziej wiarygodnej, a kończąc na metodach mogących jedynie sugerować tożsamość ofiary<sup>480</sup>. Bez wątpienia najskuteczniejszą i najbardziej wiarygodną metodą jest porównanie profili genetycznych DNA. W praktyce najczęściej są stosowane dwie metody badań DNA, tj. analiza polimorficzna sekwencji mikrosatelitarnych DNA jądrowego techniką PCR oraz analiza sekwencji DNA mitochondrialnego. Druga ze wskazanych metod nadaje się również do badania zdegradowanego DNA z uwagi na występowanie DNA mitochondrialnego w zabezpieczonym materiale w wielu kopiach<sup>481</sup>. Skuteczność tej metody została potwierdzona w czasie procesu identyfikacji ofiar ataku na World Trade Center<sup>482</sup>.

---

<sup>479</sup> *Ibidem*, s. 777–778.

<sup>480</sup> B. Hołyst, *op.cit.*, Warszawa 1996, s. 610; K. Wochna, A. Smędra, *op.cit.*, s. 299–300; *Metodyka identyfikacji ciał...*, *op.cit.*, s. 13.

<sup>481</sup> I. Sołtyszewski, *Identyfikacja N.N. zwłok*, [w:] G. Kędzierska, W. Kędzierski (red.), *Kryminalistyka. Wybrane zagadnienia techniki*, Szczytno 2011, s. 169; I. Sołtyszewski, B. Młodziejowski, R. Płoski i wsp., *Kryminalistyczne i sądowo lekarskie metody identyfikacji zwłok i szczątków ludzkich*, „Problemy Kryminalistyki” 2003, nr 239, s. 9.

<sup>482</sup> L.G. Biesecker, J. E. Bailey-Wilson, J. Ballantyne i wsp., *DNA identifications after the 9/11 World Trade Center attack*, „Science” 2005, nr 310, s. 1122–1123.

Kolejną metodą jest porównanie odcisków (odbitek) palców realizowane w ramach badań daktyloskopijnych. Fakt zasadniczej niepowtarzalności, nieusuwalności oraz niezmienności linii papilarnych umożliwia ujawnienie i porównanie indywidualnych śladów ludzkiej skóry<sup>483</sup>. Zautomatyzowane porównanie odbitek linii papilarnych umożliwia Automatyczny System Identyfikacji Daktyloskopijnej (Automated Fingerprint Identification System – AFIS)<sup>484</sup>. Oczywiście porównania takiego można dokonać wówczas, gdy odbitki porównawcze znajdują się w bazie danych<sup>485</sup>. Z oczywistych względów, w przypadku znacznego rozczłonkowania zwłok, metoda ta nie zawsze może znaleźć zastosowanie.

Podobnie badanie uzębienia i innych danych odontologicznych może służyć jedynie identyfikacji zwłok całych lub ich szczątków obejmujących fragmenty szczęk i żuchwy. Warto zauważyć, że zęby stanowią najtrwalszy element ludzkiego organizmu<sup>486</sup>. Są odporne nie tylko na uszkodzenia mechaniczne, zmiany pośmiertne, lecz także na oddziaływanie wysokiej temperatury<sup>487</sup>. Posiadają one indywidualne cechy umożliwiające dokonanie na ich podstawie identyfikacji człowieka<sup>488</sup>. Wszystkie te właściwości zębów sprawiają, iż stanowią one nieocenione źródło informacji umożliwiających identyfikację ofiar katastrofy lotniczej<sup>489</sup>. Badanie uzębienia ofiar zdarzeń masowych napotyka w Polsce na szereg problemów, z których najistotniejszymi są: brak specjalizacji odontologicznej, brak bazy danych zawierającej dane odontologiczne oraz niewielka popularność sporządzania kart uzębienia, co znacznie utrudnia pozyskanie i ocenę materiału porównawczego<sup>490</sup>. W krajach Europy Zachodniej oraz w USA dane odontologiczne umożliwiają sprawną i niskokosztową identyfikację ofiar zdarzeń masowych, dlatego w przypadku katastrofy lotniczej z udziałem obcokrajowców należy spodziewać się, że preferowaną przez partnerów zagranicznych metodą identyfikacji będzie właśnie metoda odontologiczna<sup>491</sup>.

Kolejne na liście badania radiologiczne umożliwiają identyfikację na podstawie charakterystycznych zmian w obrębie szkieletu czy też numerów seryjnych

---

<sup>483</sup> J. Konieczny, J. Widacki, *Daktyloskopia*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2008, s. 198.

<sup>484</sup> M. Szwarz, D. Mazurek, *AFIS-Papillon – pierwszy automatyczny system identyfikacji daktyloskopijnej w Polsce*, „Problemy Kryminalistyki” 1997, nr 218, s. 61.

<sup>485</sup> I. Sołtyszewski, *op.cit.*, s. 171.

<sup>486</sup> P. Polak, *Odontologia w ekspertyzie kryminalistycznej*, Gdynia 2012, s. 75.

<sup>487</sup> I. Sołtyszewski, *op.cit.*, s. 171.

<sup>488</sup> J. Kasprzak, *Odontoscopia kryminalistyczna*, Olsztyn–Szczecin 2011, s. 66.

<sup>489</sup> B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Warszawa 2012, s. 944.

<sup>490</sup> Szerzej na ten temat: Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *op.cit.*, s. 190–199.

<sup>491</sup> P. Polak, *op.cit.*, s. 81–87, 91.

wszczepionych biokomponentów<sup>492</sup>. Ułatwiają również czynienie ustaleń w zakresie wykorzystania kolejnej metody identyfikacji, jaką jest porównanie danych medycznych.

Metoda analizy danych medycznych polega na porównaniu danych zawartych w dokumentacji medycznej *ante mortem* z wynikami badania *post mortem*. Wyniki porównania obrazu sekcyjnego z tzw. zażyciową dokumentacją medyczną pozwalają na identyfikację osoby między innymi na podstawie blizn pooperacyjnych, śladów złamań kości, braku narządów czy obecności implantów<sup>493</sup>.

Dalece mniej doskonałą metodą identyfikacji jest porównanie znaków szczególnych, takich jak blizny, znamiona czy tatuaże<sup>494</sup>. Metoda ta jest jednak o wiele bardziej skuteczna niż kolejne na liście, to jest porównanie danych rysopisowych, identyfikacja na podstawie rzeczy osobistych, dokumentów ujawnionych przy zwłokach lub szczątkach czy też najbardziej zawodna – rozpoznanie przez członków rodziny lub znajomych<sup>495</sup>.

### 3.3.3.2. Okazanie zwłok

W realiach polskiego procesu karnego rozpoznanie zwłok ofiary przez członków rodziny lub znajomych powinno przybrać formę okazania zwłok, czyli szczególnego rodzaju przesłuchania (art. 173 § 1 k.p.k.)<sup>496</sup>. Konsekwencją przyjęcia, że okazanie stanowi szczególną formę przesłuchania, jest to, że celem tej czynności jest odebranie od osoby

---

<sup>492</sup> G. Teresiński, J. Unarski, W. Wach, *op.cit.*, s. 777–778.

<sup>493</sup> Szerzej na ten temat: Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *op.cit.*, s. 193–194.

<sup>494</sup> Szerzej na ten temat: *Ibidem*, s. 190–192.

<sup>495</sup> *Ibidem*, s. 191. Zob. także: R. Lessig, M. Rothschild, *International standards in cases of mass disaster victim identification (DVI)*, „Forensic Science, Medicine and Pathology” 2012, s. 197–199.

<sup>496</sup> D. Czerwińska, *Okazanie i rozpoznanie*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5106–5107; M. Kulicki, *Szczególne formy przesłuchania*, „Problemy Praworządności” 1988, nr 7, s. 39; T. Hanausek, *Kryminalistyczna taktyka w zakresie szczególnych form przesłuchania świadka*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1970, nr 4, s. 492; R. Kmieciak, *Rekognicja i konfrontacja w świetle założeń dowodu ścisłego*, „Nowe Prawo” 1981, nr 5, s. 26; A. Taracha, *Okazanie w celu rozpoznania*, „Problemy Praworządności” 1979, nr 10, s. 3; J. Kwieciński, *Rekognicja – okazanie w celu rozpoznania*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1998, nr 1–2, s. 59; R. Kmieciak, *Recenzja monografii E. Gruzy „Okazanie. Problematyka kryminalistyczna”*, „Przegląd Sądowy” 1997, nr 9, s. 63; A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym. Teoria i praktyka*, Warszawa 2010, s. 142; R.A. Stefański, *Procesowe aspekty okazania*, [w:] J. Kasprzak, B. Młodziejowski (red.), *Kryminalistyka i inne nauki pomostowe w postępowaniu karnym*, Olsztyn 2009, s. 547; M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 262–263; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 935; M. Ciarka, *Okazanie głosu*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7–8, s. 133; D. Orkiszewska, *Okazanie „głosu” i okazanie „wyglądu” – głos polemiczny*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 2, s. 43–49, wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu, z dnia 21 maja 2008 roku, II AKa 104/08, LEX nr 399961; odmiennie: K. Juszka, *Problematyka badawcza metodyki przeprowadzania okazania*, „Przegląd Policynny” 2016, nr 3, s. 51; J. Wójcikiewicz, *Ekspertyza okazania*, [w:] M. Kała, D. Wilk, J. Wójcikiewicz (red.), *Ekspertyza sądowa. Zagadnienia wybrane*, Warszawa 2017, s. 958.

biorącej w niej udział oświadczenia wiedzy na temat okazywanego obiektu, a ponadto do czynności tej mają zastosowanie wszystkie przepisy dotyczące przesłuchania<sup>497</sup>.

W ramach okazania należy przesłuchać osobę rozpoznającą na okoliczność znajomości z ofiarą, wzajemnej relacji, kontaktów, charakterystycznych cech ofiary mogących ułatwić identyfikację etc. W czynności tej – bez wątplenia nieobojętnej dla stanu psychicznego przesłuchiwanego – od samego początku powinien uczestniczyć psycholog (art. 192 § 2 k.p.k.)<sup>498</sup>.

Należy pamiętać, że okazanie zwłok odbywa się w inny sposób niż okazanie osób i rzeczy. Zwłoki okazuje się pojedynczo<sup>499</sup>. W przypadku okazania zwłok dopuszczalne jest, a niekiedy nawet wskazane, przeprowadzenie okazania pośredniego, czyli okazania jedynie wizerunku zwłok (np. fotografii lub nagrania wideo)<sup>500</sup>. W przypadku zwłok zdeformowanych, rozkawałkowanych, częściowo zwęglonych etc. okazuje się zwłoki odsłaniając jedynie charakterystyczne fragmenty ciała mogące być nośnikami informacji przydatnych do ich rozpoznania, tj. części ciała z widocznymi znamionami, tatuażami, bliznami itp.<sup>501</sup> Zasadniczo nie powinno się okazywać zwłok, których stan jest na tyle zły, że uniemożliwia wiarygodne rozpoznanie<sup>502</sup>.

Gdy ofiara zostanie rozpoznana, należy zapytać rozpoznającego, na jakiej podstawie dokonał identyfikacji i w jakim stopniu jest jej pewny<sup>503</sup>. Należy pamiętać, że bardziej wiarygodne jest rozpoznanie na podstawie wcześniej szczegółowo opisanych przez rozpoznającego, charakterystycznych cech, takich jak tatuaże, blizny, znamiona itd. niż ogólnego wyglądu ciała lub cech rysopisowych twarzy. Nie tylko zaawansowane zmiany pośmiertne, ale samo ustanie funkcji życiowych ma wpływ na zmianę wyglądu ciała w takim stopniu, że nawet osoba bliska może mieć wątpliwości podczas rozpoznania<sup>504</sup>.

Metoda identyfikacji zwłok polegająca na ich okazaniu osobom bliskim dla ofiary mimo licznych przykładów nieskuteczności, nadal jest popularna, choć coraz częściej uważana jest za metodę stosowaną w krajach słabo rozwiniętych, w których z różnych

---

<sup>497</sup> M. Lisiecki, *Bezpośrednie i pośrednie okazanie osób w procesie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 3, s. 49; J. Kwieciński, *op.cit.*, s. 59

<sup>498</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 160; E. Gruza, *Okazanie. Problematyka kryminalistyczna*, Toruń 1995, s. 134.

<sup>499</sup> M. Kulicki, *Szczególne...*, *op.cit.*, s. 44; J. Widacki, *Identyfikacja osoby na podstawie śladów pamięciowych – okazanie*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018, s. 122.

<sup>500</sup> D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5125; M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 273.

<sup>501</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 263.

<sup>502</sup> E. Gruza, *Okazanie...*, *op.cit.*, s. 134.

<sup>503</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 22 kwietnia 2010 roku, II AKa 84/10, KZS 2010, nr 9, poz. 5.

<sup>504</sup> Ł. Szleszkowski, K. Wochna, *op.cit.*, s. 191; I. Sołtyszewski, *op.cit.*, s. 172.

powodów niedostępne są inne, bardziej wiarygodne metody<sup>505</sup>. Uważa się, że rozpoznanie dokonane tą metodą, nawet w przypadku uzyskania kategorycznego stanowiska co do rozpoznania przez osobę najbliższą, powinno zostać zweryfikowane przy użyciu innych, bardziej wiarygodnych metod<sup>506</sup>.

#### **3.4. Problematyka udziału członków PKBWL w czynności otwarcia zwłok**

Polskie prawo lotnicze upoważnia członków PKBWL do zapoznania się z wynikami badań przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne (art. 136 ust. 1 pkt 5 pr.lot.). Powyższe dotyczy również wyników czynności związanych z oględzinami zewnętrznymi i sekcjami zwłok ofiar wypadku lotniczego.

Warto jednak zauważyć, że rozporządzenie 996/2010 nadaje dalej idące uprawnienia członkom PKBWL, umożliwiając im dodatkowo złożenie wniosku o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć i do udziału w owych sekcjach, a także o przeprowadzenie badań lekarskich osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób (art. 11 ust. 2 lit. d i e rozporządzenia 996/2010).

W praktyce uprawnienie członków organu ds. badania zdarzeń lotniczych do udziału w sekcjach zwłok ofiar wypadku lotniczego, wynikające *prima facie* z treści art. 11 ust. 2 lit. d rozporządzenia 996/2010, budzi poważną wątpliwość. Związane jest to z faktem, że występuje ono jedynie w polskiej wersji językowej rozporządzenia<sup>507</sup>.

W polskiej wersji przepis ten brzmi:

Artykuł 11 ust. 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:

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.

---

<sup>505</sup> J. Bikker, *Identification of Missing Persons and Unidentified Remains in Disaster Victim Identification: Recommendations and Best Practice*, [w:] X. Mallett, T. Blythe, R. Berry, *Advances in forensic human identification*, "Chemical Rubber Company Press" 2014, s. 45.

<sup>506</sup> E. Gruza, *Okazanie...*, *op.cit.*, s. 135; D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5110; zob. także P. Herbowski, D. Lorkiewicz-Muszyńska, *Rola ekspertyzy antropologicznej podczas weryfikacji wyników okazani osób*, „Problemy Kryminalistyki” 2017, nr 3, s. 8–11.

<sup>507</sup> A. Kalisz, *Reguły interpretacyjne stosowane przez ETS*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2007, nr 2, s. 13.

W wersji angielskiej<sup>508</sup>:

2. Notwithstanding any confidentiality obligations under the legal acts of the Union or national law, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to:

(d) request, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken.

W wersji hiszpańskiej:

2. No obstante cualesquiera obligaciones en materia de confidencialidad con arreglo a los actos jurídicos de la Unión o al Derecho nacional, el investigador encargado estará facultado, en particular, para:

d) solicitar la autopsia completa de los cuerpos de las víctimas, contribuir a la misma y tener acceso inmediato a los resultados de dicho examen, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras.

W wersji francuskiej:

2. Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation de l'Union ou dans le droit national, l'enquêteur désigné est autorisé notamment:

d) à demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués.

Wszystkie przedstawione wyżej wersje językowe przewidują uprawnienie do żądania przez komisję sekcji zwłok ofiar wypadku lotniczego, lecz wyłącznie wersja polska mówi o udziale członka komisji w sekcji. Wersja angielska posługuje się słowem *contribute to*, wersja hiszpańska: *contribuir a*, wersja francuska: *contribuer à*. Słowa *contribute*, *contribuir* i *contribuer* oznaczają „przyczyniać się”, „mieć udział”, „wnosić wkład”, „współpracować”, „współdziałać”, „wspierać”, nie zaś „wziąć udział”<sup>509</sup>.

Nie jest wiadome, co prawodawca unijny rozumie przez „przyczynianie się” lub „wnoszenie wkładu”. Warto jednak zauważyć, że system prawny UE, podobnie jak ona sama, cały czas ewoluuje i wiele pojęć funkcjonujących w obrocie prawnym nie ma jednego, stałego znaczenia. Sytuacji nie poprawia sporządzanie aktów prawnych UE w wielu językach oficjalnych oraz używanie sformułowań ogólnikowych, nierzadko

<sup>508</sup> Wersje obcojęzyczne za stronę: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1477294298868&uri=CELEX:32010R0996> (dostęp: 17.05.2019 r.).

<sup>509</sup> J. Jaślan, H. Jaślan, *op.cit.*, s. 162; E. Ożga, *The Great Dictionary of Law and Economics. Vol. I. English – Polish*, Warszawa 2018, s. 158; Tłumaczenie wersji hiszpańskiej za Reverso Corporate Translator – <https://context.reverso.net/t%C5%82umaczenie/hisza%C5%84ski-polski/contribuir+a> (dostęp: 17.05.2019 r.); A. Machowska, *Słownik terminologii prawniczej francusko-polski*, Warszawa 2021, s. 228.

wymagających doprecyzowania w orzecznictwie TSUE<sup>510</sup>. Powyższe czyni zrozumiałym, że wykładnia językowa w wykładni przepisów prawa unijnego jest traktowana jedynie jako punkt wyjścia. Aktualnie coraz częściej odmawia się jej pierwszeństwa na rzecz wykładni systemowej, funkcjonalnej i teleologicznej<sup>511</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że języki oficjalne UE<sup>512</sup> wyrażające teksty normatywne są formalnie równoważne. W przypadku stwierdzenia różnic pomiędzy różnymi wersjami językowymi danego aktu prawnego UE w celu dokonania jego prawidłowej wykładni konieczne jest porównanie wielu wersji językowych<sup>513</sup>. Sprzeczność polskiej wersji z treścią aktu prawnego UE wyrażoną w innych językach oficjalnych prowadzi do konieczności przyznania prymatu tej drugiej wersji<sup>514</sup>.

Reasumując, należy stwierdzić, że w analizowanym tekście prawnym tłumaczenie *contribute* jako „wziąć udział” stanowi niedopuszczalną nadinterpretację, gdyż przy braku kontekstu należy interpretować wyraz w jego zasadniczym znaczeniu słownikowym. Polskie tłumaczenie rozporządzenia jest w tym przypadku nieprawidłowe, a co za tym idzie – prawo udziału w sekcji zwłok, rozumianego jako obecność i aktywne uczestnictwo, dał członkowi komisji nie prawodawca unijny, lecz *de facto* tłumacz dokonujący przekładu treści rozporządzenia 996/2010 na język polski.

Co więcej, członek komisji wypadków lotniczych nie jest biegłym w rozumieniu art. 193 k.p.k. ani innym uczestnikiem procesu karnego, nie może więc włączać się do tej czynności i brać w niej czynnego udziału. Nie dysponując wiedzą potrzebną w czasie tego rodzaju czynności, nie może wnieść swojego wkładu w jej realizację ani też nie jest w stanie merytorycznie kontrolować jej przebiegu.

Wydaje się, że gdyby prawodawca unijny chciał zapewnić członkowi komisji osobistą obecność przy sekcji i umożliwić mu aktywne uczestnictwo, użyłby innego, bardziej jednoznacznego czasownika.

Członek komisji nie jest więc uprawniony do udziału w sekcji zwłok, rozumianego jako prawo do obecności, aktywnego w niej uczestniczenia i częściowego kształtowania jej przebiegu. Uprawniony jest jednak do dostępu do jej wyników, tj. opinii

---

<sup>510</sup> A. Kalisz, *Reguły systemowe wykładni prawa UE*, [w:] L. Leszczyński (red.), *Wykładnia prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2019, s. 153.

<sup>511</sup> A. Kalisz, *Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego*, Warszawa 2007, s. 156.

<sup>512</sup> Języki oficjalne UE – [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/languages\\_pl](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/languages_pl) (dostęp: 06.02.2022 r.).

<sup>513</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 lipca 1979 roku w sprawie 9/79, Marianne Wörsdorfer, z domu Koschniske v. Raad van Arbeid, ECR 1979, nr 6–7, poz. 2717, LEX nr 133452; M. Rams, *Specyfika wykładni prawa karnego w kontekście brzmienia i celu prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2016, s. 89–90.

<sup>514</sup> L. Leszczyński, *Wykładnia prawa UE – zagadnienia ogólne*, [w:] L. Leszczyński (red.), *Wykładnia prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2019, s. 43–46;

wydanej po sekcji przez biegłego z zakresu medycyny sądowej (art. 11 ust. 2 lit. d rozporządzenia 996/2010 oraz art. 136 ust. 1 pkt 5 pr.lot.).

W związku z tym, że forma „wnoszenia wkładu” nie została jednoznacznie określona, podlega więc interpretacji – przy czym najważniejsze jest stanowisko organu, który decyduje o kształcie tej czynności procesowej, a więc prokuratora.

Nie można zatem wykluczyć, że prokurator zezwoli członkowi komisji na obecność przy sekcji zwłok, uznając, że w tej właśnie formie członek komisji „wnosi wkład” do tej czynności. Jest to jednak o tyle wątpliwe, że nie wiadomo, na czym ów wkład miałby polegać, więc taka interpretacja byłaby kontrowersyjna, zwłaszcza że ów dopuszczony członek komisji nie byłby lekarzem. Nie byłoby to również – co należy ponownie podkreślić – uprawnienie członka komisji, lecz uznaniowa decyzja prokuratora.

Możliwość obecności danej osoby w czasie czynności dowodowej, nawet rozumianej jako czynność procesowa organu, a nie czynność biegłego, nie powinna wynikać jedynie z uznaniowej decyzji osoby prowadzącej. Limitowana jest ona jedną z naczelných zasad postępowania przygotowawczego, tj. zasadą tajności tego stadium procesu. Zasadę tę kreuje między innymi fakt istnienia przepisów wskazujących okoliczności, jakie muszą zaistnieć, aby uczestnicy postępowania byli uprawnieni do udziału w czynnościach procesowych (art. 316, 317, 321 k.p.k.), jak również przepisy dotyczące udostępniania uczestnikom procesu i innym osobom akt postępowania przygotowawczego (art. 156–157, 198 k.p.k.), a także przewidujące odpowiedzialność karną za publiczne rozpowszechnianie wiadomości z tego postępowania (art. 241 § 1 k.k.).

Z powyższego wynika, że zarówno udział w czynnościach dowodowych postępowania przygotowawczego, jak i dostęp do materiałów zebranych w jego toku stanowią wyjątek, który powinien mieć wyraźne umocowanie w przepisach rangi ustawowej.

Ponadto uprawnień członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych do udziału w czynnościach dowodowych, w tym w sekcji zwłok ofiar katastrofy, nie można wywodzić z treści art. 137 ust. 1 pr.lot. Jest to bowiem przepis ogólny, niezawierający normy kompetencyjnej. Co więcej, zgodnie z wyrażoną w art. 7 Konstytucji RP zasadą legalizmu organy władzy publicznej powinny działać na podstawie i w granicach prawa, a zatem swoje uprawnienia wywodzić z aktów prawnych rangi co najmniej ustawowej.

Warto zauważyć, że w wypadku osób trzecich Kodeks postępowania karnego przewiduje ich obecność w trakcie czynności procesowych w art. 171 § 3 k.p.k., art. 185a



§ 2 k.p.k., art. 209 § 5 k.p.k., art. 224 § 2 k.p.k., art. 299a § 1 k.p.k., a w postępowaniu sądowym np. w art. 361 § 1 k.p.k.

Jak już wspomniano, w sekcji zwłok mogą uczestniczyć strony postępowania przygotowawczego oraz ich przedstawiciele procesowi (pełnomocnicy, obrońcy). Wynika to wprost z treści art. 316 § 1 k.p.k., ponieważ czynność oględzin i otwarcia zwłok jest co do zasady czynnością niepowtarzalną. W praktyce zazwyczaj biorą w niej udział osoby najbliższe zmarłemu, posiadające wykształcenie medyczne i oswojone z widokiem zwłok poddawanych autopsji. Dopuszczanie bowiem do udziału w sekcji zwłok osób nie posiadających wiedzy medycznej wydaje się bezcelowe, co wynika z faktu braku możliwości realizacji przez takie osoby swoich uprawnień procesowych, których istota polega na kontrolowaniu prawidłowości i rzetelności czynności sekcyjnych<sup>515</sup>. Niemniej jednak prokurator (lub sąd) zlecający sekcję zwłok nie może odmówić dopuszczenia do udziału w niej osób wymienionych w treści art. 316 § 1 k.p.k., chyba że nie ma możliwości zawiadomienia ich o czynności, którą należy wykonać natychmiast, aby nie doszło do utraty lub zniekształcenia dowodu. Wówczas strony i ich przedstawiciele mają prawo do uzyskania dostępu do protokołu z czynności oraz udziału w przesłuchaniu biegłego lub zapoznania się z jego opinią wydaną na piśmie (art. 157 § 3 k.p.k. i art. 318 k.p.k.). W każdym przypadku należy dążyć do uzyskania oświadczeń od osób wykonujących prawa zmarłego pokrzywdzonego (art. 52 § 1 k.p.k.) co do woli ewentualnego uczestnictwa w czynnościach niepowtarzalnych śledztwa.

Pokrzywdzony biorący udział w czynności procesowej postępowania przygotowawczego jest uprawniony do wnioskowania o umożliwienie obecności osoby przez niego wskazanej podczas tej czynności (art. 299a § 1 k.p.k.). Teoretycznie nie ma więc przeszkód procesowych, aby pokrzywdzony, realizując swoje uprawnienie z art. 299a § 1 k.p.k., wskazał osobę będącą jednocześnie członkiem komisji. Przepis ten dotyczy wszystkich czynności postępowania przygotowawczego i daje uprawnienie w nim przewidziane wszystkim pokrzywdzonym występującym w danej sprawie. Członek komisji mógłby być wówczas obecny np. przy sekcji zwłok.

W takim przypadku obecność osoby wskazanej zależy jednak finalnie od decyzji organu procesowego, który musi rozważyć, czy owa obecność nie uniemożliwi przeprowadzenia czynności albo nie utrudni jej w istotny sposób. W przypadku braku przeciwwskazań osoba przybrana powinna zostać dopuszczona, zwłaszcza że czynność sekcji zwłok, z uwagi na swą specyfikę, może niezwykle silnie oddziaływać na emocje

---

<sup>515</sup> R. Drozd, M. Fudalej, *op.cit.*, s. 226.

osób bliskich. W takiej sytuacji członek komisji, dopuszczony na podstawie art. 299a k.p.k., nie pełniłby formalnie roli członka komisji, lecz rolę swoistego „przedstawiciela” pokrzywdzonego. Podczas takiej czynności mógłby składać oświadczenia do protokołu, ale nie wnioski dowodowe, ponieważ treść art. 299a k.p.k. nie pozwala na realizację uprawnień stron przez osobę przybraną do czynności.

W tym miejscu warto zauważyć, że dalsze jego uczestnictwo w badaniu danego wypadku lotniczego byłoby kontrowersyjne, gdyż członek komisji powinien być bezstronny, a w przypadku wspierania w czasie czynności procesowej pokrzywdzonego o bezstronności mowy być nie może (zob. art. 4 ust. 2 rozporządzenia 996/2010).

### **3.5. Znaczenie sekcji zwłok dla rekonstrukcji przebiegu zdarzenia**

Fakt podkreślania w literaturze poświęconej medycynie sądowej identyfikacyjnego celu autopsji ciał ofiar katastrof masowych i niejako wynikający z tego postulat odstępowania od pełnych sekcji zwłok pozostaje w wyraźnej sprzeczności z kategorycznym brzmieniem art. 209 § 1 i 4 k.p.k., co w zasadzie powoduje, że może być on realizowany w nielicznych przypadkach katastrof, z którymi nie jest związane podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci<sup>516</sup>.

W przypadku podejrzenia popełnienia przestępstwa rezygnacja z oględzin oraz sekcji zwłok w żadnym wypadku nie powinna dotyczyć osób mogących mieć ścisły związek z przyczynami zdarzenia, tj. pilotów, domniemanych porywaczy, ich ofiar itp.<sup>517</sup> Warto podkreślić, że wnioskowanie o czasie, przyczynach i mechanizmie śmierci zasadniczo można prowadzić jedynie na podstawie wyników ekspertyzy medyczno-sądowej, opierając się na rzetelnej opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej<sup>518</sup>.

Na wczesnym etapie śledztwa, kiedy to prowadzone są zazwyczaj czynności oględzin zewnętrznych, a następnie sekcje zwłok ofiar domniemanego przestępstwa, najczęściej nie wiadomo, które ze zwłok noszą ślady mogące odmienić obraz badanego zdarzenia. Co więcej, kompleksowa ocena wszystkich zwłok i szczątków ludzkich ofiar katastrofy lotniczej, możliwa do przeprowadzenia jedynie w czasie pełnej sekcji, pozwala niekiedy na zdobycie wiedzy dotyczącej okoliczności umożliwiających (w pewnym zakresie) rekonstrukcję przebiegu zdarzenia.

---

<sup>516</sup> A. Borowska-Solonyńko, *op.cit.*, s. 296; K. Kremens, *op.cit.*, s. 5181.

<sup>517</sup> A. Borowska-Solonyńko, *op.cit.*, s. 296.

<sup>518</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 96.

Nowoczesne narzędzia umożliwiające kodowanie oraz interpretację obrażeń ofiar katastrofy samolotu, w powiązaniu ze znajomością ich umiejscowienia we wnętrzu statku powietrznego, pozwalają na czynienie ustaleń o charakterze rekonstrukcyjnym<sup>519</sup>.

Wskazane wyżej okoliczności skłaniają do przeprowadzania pełnych sekcji zwłok ofiar katastrofy lotniczej, niezależnie od trudności organizacyjno-technicznych, łącznego czasu realizacji tych czynności oraz kosztów z nimi związanych. Doświadczenia z katastrof ostatnich lat uświadamiają, że dokładna analiza obrażeń ofiar, ich przyczyn oraz mechanizmu powstania znacznie ułatwiają odtworzenie ostatnich chwil zdarzenia, które często bywają nieudokumentowane w zapisach rejestratorów katastroficznych, chociażby z uwagi na wcześniejszy zanik zasilania<sup>520</sup>.

Ciekawym, a niekiedy niezwykle pomocnym sposobem opisu obrażeń ofiar katastrofy lotniczej jest wykorzystanie skróconej skali obrażeń (Abbreviated Injury Scale – AIS) opracowanej przez Association for the Advancement of Automotive Medicine w celu przewidywania zagrożeń dla zdrowia i życia spowodowanych urazami doznawanymi w czasie kolizji i wypadków drogowych<sup>521</sup>.

Punktowa ocena obrażeń jest stosowana od wielu lat jako sposób klasyfikacji rozległości urazu<sup>522</sup>. W lotnictwie wykorzystuje się zmodyfikowany system punktacji obrażeń, którego specyfiką jest stopniowanie obrażeń doznanych przez poszczególne obszary anatomiczne ciała ofiary, a następnie ich sumowanie<sup>523</sup>. Już same badania realizowane z wykorzystaniem tomografii komputerowej mogą stanowić podstawę do oceny AIS, lecz najlepsze rezultaty osiąga się, łącząc wyniki badań obrazowych z wynikami badań sekcyjnych<sup>524</sup>.

---

<sup>519</sup> Y. Schuliar, S. Chapenoire, A. Miras i wsp., *A New Tool for Coding and Interpreting Injuries in Fatal Airplane Crashes: The Crash Injury Pattern Assessment Tool Application to the Air France Flight AF447 Disaster (Rio de Janeiro-Paris), 1<sup>st</sup> of June 2009*, "Journal of Forensic Sciences", September 2014, vol. 59, nr 5, doi: 10.1111/1556-4029.12529, s. 1263-1270 – <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1556-4029.12529> (dostęp: 11.06.2021 r.).

<sup>520</sup> S.A. Cullen, *Injuries in fatal aircraft accidents* – <https://www.sto.nato.int/publications/STO%20Educational%20Notes/RTO-EN-HFM-113/EN-HFM-113-03.pdf> (dostęp: 11.06.2021 r.); S.A. Cullen, E.P. Turk, *The value of post mortem examination of passengers in fatal aviation accidents*, "Aviation, Space, and Environmental Medicine" 1980, nr 51, s. 1071–1073.

<sup>521</sup> Y. Schuliar, S. Chapenoire, A. Miras i wsp., *op.cit.*, s. 1264; C.B. Hoyer, T.S. Nielsen, L.L. Nagel i wsp., *Investigation of a fatal airplane crash: autopsy, computed tomography, and injury pattern analysis used to determine who was steering the plane at the time of the accident. A case report*, "Forensic Science, Medicine and Pathology" 2012, nr 8, s. 179–188; J.M. Rowles, G. Kirsh, A.C. Macey, C.L. Colton, *The use of injury scoring in the evaluation of the Kegworth M1 aircraft crash*, "Journal of Trauma and Acute Care Surgery" 1992, nr 32, s. 441–447; Y. Schuliar, P.J.T. Knudsen, *Role of forensic pathologist in mass disasters*, "Forensic Science, Medicine and Pathology" 2012, nr 8, s. 164–173.

<sup>522</sup> Y. Schuliar, S. Chapenoire, A. Miras i wsp., *op.cit.*, s. 1264.

<sup>523</sup> I.R. Hill, *The Air India jumbo jet disaster Kalishna – injury analysis*. [w:] B. Caddy (red.), *Uses of forensic sciences*, Edinburgh, UK: "Scottish Academic Press", 1987, s. 120–145.

<sup>524</sup> P.M. Leth, M. Ibsen, *Abbreviated injury scale scoring in traffic fatalities: comparison of computerized tomography and autopsy*, "Journal of Trauma and Acute Care Surgery" 2010, nr 68(6), s. 1413–1416.

Jak już wspomniano, system kodowania obrażeń AIS został opracowany dla ułatwienia przewidywania możliwości przeżycia wypadku drogowego. W ramach badania katastrof lotniczych wykorzystywany jest on głównie w celu zrozumienia dynamiki zderzenia i w związku z powyższym wymaga modyfikacji, zwłaszcza gdy chodzi o skorelowanie lokalizacji ofiar z odniesionymi przez nie, nierzadko specyficznymi obrażeniami<sup>525</sup>. Bez wątpienia modyfikacji wymaga ocena obrażeń ciał zdefragmentowanych<sup>526</sup>.

Dostosowaniu i wykorzystaniu systemu kodowania obrażeń AIS w badaniach zdarzeń lotniczych służy Crash Injury Pattern Assessment Tool (CIPAT) będące oprogramowaniem do kodowania urazów i analizy ich układów, składające się zasadniczo z czterech segmentów poświęconych odpowiednio kodowaniu urazów, brakującym częściom ciała, lokalizacji w samolocie oraz analizie danych<sup>527</sup>.

W ramach prac nad wskazanym wyżej oprogramowaniem system kodowania obrażeń AIS został poddany przeglądowi, zmodyfikowany i uzupełniony. Finalnie skonstruowano go w ten sposób, że dana wartość, nadana określonej urazowi, odpowiada minimalnej ilości energii wymaganej dla jego powstania<sup>528</sup>.

W ramach programu CIPAT istnieje możliwość kodowania obrażeń kostnych, narządów, mięśni, skóry, a także odzieży ofiary. Istnieje także możliwość zaznaczenia brakujących części ciała, co również przekłada się na wynik finalnej analizy<sup>529</sup>. Korzystając z tego oprogramowania, poszczególnym ofiarom można przypisać rzeczywiste miejsca zajmowane przez nie w samolocie w czasie zdarzenia.

Wykorzystanie oprogramowania CIPAT w badaniu katastrofy lotu 447 Air France z Rio de Janeiro do Paryża z dnia 1 czerwca 2009 roku, dowiodło jego skuteczności jako wsparcia przy odtwarzaniu przebiegu zdarzenia, szczególnie w przypadkach braku dostępności rejestratorów katastroficznych samolotu<sup>530</sup>.

### 3.6. Opinia sądowo-lekarska

Po przeprowadzeniu czynności oględzin i otwarcia zwłok biegły lub zespół biegłych przystępuje do ponownej analizy zgromadzonej dokumentacji, w tym materiałów z akt

---

<sup>525</sup> Y. Schuliar, S. Chapenoire, A. Miras i wsp., *op.cit.*, s. 1264 – <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1556-4029.12529> (dostęp: 11.06.2021 r.).

<sup>526</sup> G.M. Vidoli, A.Z. Mundorff, *Victim fragmentation patterns and seat location supplements crash data: American Airlines Flight 587*, "Aviation, Space, and Environmental Medicine" 2012, nr 83 s. 1–6.

<sup>527</sup> Y. Schuliar, S. Chapenoire, A. Miras i wsp., *op.cit.*, s. 1264 – <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1556-4029.12529> (dostęp: 11.06.2021 r.).

<sup>528</sup> *Ibidem*.

<sup>529</sup> *Ibidem*.

<sup>530</sup> *Ibidem*.

sprawy, protokołów z wyżej wymienionych czynności, opinii i ekspertyz z badania zabezpieczonych w trakcie sekcji śladów i przedmiotów, po czym sporządza sprawozdanie z badań i opinię.

Opinia sporządzona przez biegłego lub zespół biegłych z zakresu medycyny sądowej i innych koniecznych specjalności powinna spełniać wymogi określone w art. 200 k.p.k., to jest, w zależności od polecenia organu procesowego powinna być złożona ustnie do protokołu (co jest rzadkością przy skomplikowanych sprawach) lub na piśmie (art. 200 § 1 k.p.k.). Ponadto musi zawierać imię, nazwisko, stopień i tytuł naukowy, specjalność i stanowisko zawodowe biegłego, a także imiona i nazwiska oraz pozostałe dane innych osób, które uczestniczyły w przeprowadzeniu ekspertyzy, ze wskazaniem czynności dokonanych przez każdą z nich. Ważne jest, aby opinia zawierała określenie czasu, w którym przeprowadzono badania, oraz datę wydania opinii. Niezwykle istotnymi elementami opinii są sprawozdanie z przeprowadzonych czynności i spostrzeżeń oraz oparte na nich wnioski. Opinia powinna zostać opatrzona podpisami wszystkich biegłych, którzy uczestniczyli w jej wydaniu (art. 200 § 2 k.p.k.)<sup>531</sup>.

Podobnie jak inne, opinie sądowno-lekarskie powinny być oceniane przede wszystkim na podstawie kryteriów wiedzy, kompetencji oraz rzetelności biegłego, których niejako wyrazem jest logiczność, pełność i jasność sporządzonej opinii<sup>532</sup>. Z powyższego wynika, że opinia biegłego stanowi pełnowartościowy dowód w postępowaniu karnym, gdy została wydana przez kompetentnego biegłego, tj. takiego, który posiada odpowiednią wiedzę i doświadczenie, a ponadto wykorzystywał przy sporządzaniu opinii najnowsze, a zarazem sprawdzone i weryfikowalne metody badawcze. Co więcej, opinia ta powinna być spójna, zgodna z zasadami logicznego rozumowania i pozbawiona sprzeczności w aspekcie wewnętrznym (brak sprzeczności w samej opinii) i zewnętrznym (brak sprzeczności z innymi opiniami sporządzonymi w sprawie). Opinia powinna być również pełna, czyli udzielać wyczerpujących (właściwie uzasadnionych) i logicznych odpowiedzi na wszystkie pytania sformułowane w postanowieniu o jej zasięgnięciu<sup>533</sup>.

---

<sup>531</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 227–228.

<sup>532</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 26 października 2004 roku, II AKa 207/04, KZS 2004, nr 12 poz. 28, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2005, nr 7–8, s. 41.

<sup>533</sup> *Arg. ex. art. 201 k.p.k.*; K. Dudka, *Biegły i jego opinia*, [w:] K. Dudka, H. Paluszkiwicz, *Postępowanie karne*, Warszawa 2017, s. 307.

W przypadku wystąpienia istotnych braków opinii wydawanych przez biegłych medyków sądowych istnieje możliwość uzupełnienia opinii zarówno w formie pisemnej, jak i ustnej w czasie przesłuchania biegłego (art. 200 § 3 k.p.k.)<sup>534</sup>.

Po ustaleniu tożsamości zwłok oraz uznaniu ich zbędności dla potrzeb śledztwa prokurator, zgodnie z treścią art. 11 ust. 9 u.c.ch.z., wydaje zezwolenie na pochowanie zwłok, które wraz z kartą zgonu umożliwia organizację pogrzebu.

### 3.7. Ekshumacja

#### 3.7.1. Zagadnienia wprowadzające

Ekshumacja jest wyrazem pochodzącym od łacińskich słów „*ex*” – z i „*humus*” – ziemia<sup>535</sup>. Oznacza wydobywanie pochowanych zwłok z grobu<sup>536</sup>.

Możliwość dokonania ekshumacji przewiduje art. 15 ust. 1 u.c.ch.z., zgodnie z którym czynność ta może być dokonana na umotywowaną prośbę osób uprawnionych do pochowania zwłok, za zezwoleniem właściwego inspektora sanitarnego, na zarządzenie prokuratora lub sądu lub na podstawie decyzji właściwego inspektora sanitarnego w razie zajęcia terenu cmentarza na inny cel. Takie wydobywanie zwłok może mieć na celu ich przeniesienie w inne miejsce lub przeprowadzenie badania sądowo-lekarskiego<sup>537</sup>.

W toku postępowania karnego art. 15 ust. 1 pkt 2 u.c.ch.z. nie stanowi samodzielnej normy kompetencyjnej i może być stosowany jedynie w związku z art. 210 k.p.k. upoważniającym prokuratora i sąd do zarządzenia wyjęcia zwłok z grobu<sup>538</sup>.

Z racji przedmiotu niniejszej dysertacji zostanie omówiona jedynie tematyka ekshumacji prowadzonej na potrzeby procesu karnego, czyli ekshumacji sądowo-lekarskiej, o której mowa w art. 210 k.p.k.

Kodeks postępowania karnego nie posługuje się pojęciem „ekshumacja”, choć jest ono powszechnie przyjęte w literaturze poświęconej czynności wyjęcia zwłok z grobu<sup>539</sup>. Artykuł 210 k.p.k. stanowi, że w celu dokonania oględzin lub otwarcia zwłok prokurator

---

<sup>534</sup> M. Błoński, *Biegli, tłumacze, specjaliści*, [w:] M. Błoński, M. Zbrojewska, *Dowody i postępowanie dowodowe w procesie karnym. Komentarz praktyczny z orzecnictwem. Wzory pism procesowych*, Warszawa 2020, s. 161; Szerzej na ten temat: podrozdział 5.4.2 niniejszej pracy.

<sup>535</sup> K. Kumaniecki, *Słownik łacińsko-polski*, Warszawa 1981, s. 176, 237.

<sup>536</sup> Nie zawsze ekshumacja musi polegać na wydobyciu całych zwłok z grobu. W uzasadnionych wypadkach można ograniczyć się jedynie do pobrania tkanek niezbędnych do badań. Taka sytuacja jest jednak rzadkością, ponieważ towarzyszące temu rozwiązaniu problemy techniczne oraz duże ryzyko kontaminacji śladów pobieranych w często niesprzyjających, improwizowanych warunkach zniechęcają do podejmowania tego rodzaju czynności poza salą sekcyjną.

<sup>537</sup> A. Mazurek, *Ekshumacja zwłok ludzkich jako źródło dowodu w procesie karnym*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1966, nr 2, s. 161.

<sup>538</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 2016 roku w sprawie III CZP 24/16, LEX nr 2067031.

<sup>539</sup> T. Grzegorzczuk, J. Tylman, *Polskie...*, *op.cit.*, Warszawa 2014, s. 525; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 1195.

lub sąd może zarządzić wyjęcie zwłok z grobu. Z powyższego wynika jednoznacznie, że w ramach procesu karnego ekshumację może zarządzić tylko prokurator lub sąd, choć należy zauważyć, że ekshumacja na etapie postępowania sądowego stanowi rzadkość<sup>540</sup>. Przedmiotowe uprawnienie nie przysługuje więc innym organom uprawnionym do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia, choć organy te mogą być faktycznymi wykonawcami decyzji podejmowanej przez prokuratora lub sąd. Jednocześnie ustawa nie wymaga, aby czynność tę prowadził któryś ze wskazanych wyżej organów decyzyjnych<sup>541</sup>.

Wyjęcie zwłok z grobu, podobnie jak oględziny i otwarcie zwłok, powinno być uważane za czynność niepowtarzalną. Przemawiają za tym te same względy co w przypadku oględzin miejsca zdarzenia lub zwłok<sup>542</sup>. Nie oznacza to, że czynności tej nie można powtórzyć. Należy się jednak spodziewać, że rezultaty powtórzonej czynności będą znacznie skromniejsze, chociażby z uwagi na zmianę trumny (po wcześniejszej ekshumacji) oraz wyglądu zwłok (po wcześniejszej autopsji)<sup>543</sup>.

Wydaje się oczywiste, że ponowna sekcja zwłok, ze względu na z reguły już zaawansowane zmiany pośmiertne oraz stan po wykonanej uprzednio sekcji, nie dostarczy danych umożliwiających weryfikację zmian urazowych w obrębie powłok takich jak sińce czy otarcia naskórka, obecność odmy opłucnowej albo krwawienia w obrębie jam opłucnowych oraz jamy otrzewnowej<sup>544</sup>. Fakt pochowania zwłok i upływu, często nawet znacznego okresu czasu, nie powinny jednak prowadzić prokuratora do wniosku o niezasadności dokonywania ekshumacji z uwagi na brak szans na pozyskanie ustaleń istotnych dla śledztwa. Oczywiście, każde postępowanie jest inne i nierzadko inne okoliczności są istotne dla danego postępowania. Niemniej jednak do czasu kategorycznego sprawdzenia w wyniku ekshumacji, oględzin i otwarcia zwłok nie sposób jednoznacznie stwierdzić, że czynności te nie przyniosą spodziewanych rezultatów. Takie twierdzenie stanowiłoby antycypowanie wyników czynności, co stanowi błąd metodologiczny w prowadzeniu postępowania karnego.

Osiągane rezultaty oględzin i otwarcia ekshumowanych zwłok są z reguły odwrotnie proporcjonalne do czasu od zgonu. Zależą one jednak od okoliczności, w

---

<sup>540</sup> R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 37.

<sup>541</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5196 i 5199.

<sup>542</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 141.

<sup>543</sup> *Ibidem*.

<sup>544</sup> Zob. także: M. Fudalej, *Powtórne badanie pośmiertne*, [w:] G. Teresiński (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019, s. 247 i literatura tam wskazana.

jakich dokonywano pochówku, oraz warunków, w jakich przebywały później zwłoki<sup>545</sup>. Niektóre okoliczności mogą być ustalone niezależnie od upływu kilku tygodni lub miesięcy, czego przykładem mogą być stany chorobowe, jak miażdżycy, niektóre rodzaje nowotworów czy też blizny pozawałowe lub ślady krwotoków domózgowych. Część zmian urazowych, w szczególności dotyczących układu kostnego, takich jak złamania, postrzały, ślady działania noża itp., można wykryć po wielu miesiącach, a nawet latach od zgonu ofiary. Podobnie ślady świadczące o przyjmowaniu niektórych leków lub narkotyków oraz oddziaływania niektórych trucizn utrzymują się w ludzkim organizmie (np. we włosach) wiele miesięcy lub nawet lat<sup>546</sup>.

Do oględzin zwłok ekshumowanych mają zastosowanie standardowe przepisy odnoszące się do oględzin zwłok. Badając zwłoki ekshumowane, generalnie stosuje się metody jak przy typowym badaniu zwłok. Niekiedy technika przeprowadzenia oględzin i otwarcia zwłok może wymagać znacznych modyfikacji. Dzieje się tak wówczas, gdy od czasu pochówku minęło wiele dni, a proces rozkładu zwłok jest zaawansowany (np. doszło do zeszkieletowania zwłok) lub czynności te dotyczą zwłok rozkawałkowanych albo znacznie zdeformowanych, a z takimi mamy do czynienia w przypadku katastrof lotniczych<sup>547</sup>.

Czynności ekshumacyjne budzą wiele kontrowersji i wiążą się z koniecznością liczenia się przez prokuratora lub sąd ze zwiększonymi kosztami postępowania karnego.

### **3.7.2. Podstawa faktyczna i prawna ekshumacji**

Jak wskazano, podstawą faktyczną przeprowadzenia czynności wyjęcia zwłok z grobu w toku postępowania karnego jest konieczność przeprowadzenia oględzin lub otwarcia zwłok już pochowanych (art. 210 k.p.k.)<sup>548</sup>. Te zaś przeprowadza się zawsze, gdy zachodzi podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci. Potrzeba dokonania ekshumacji może zaistnieć zarówno gdy pochowano zwłoki bez wcześniejszych ich oględzin lub otwarcia, jak i gdy czynności te zrealizowano, lecz konieczne jest ich powtórzenie<sup>549</sup>.

---

<sup>545</sup> M. Całkiewicz, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 12; B. Świątek, *Błędy lekarskie w praktyce medyka sądowego*, „Prawo i Medycyna” 2000, nr 5, s. 45; A. Jakliński, Z. Marek, *Medycyna sądowa dla prawników*, Kraków 1999, s. 153–154.

<sup>546</sup> Z. Marek, *Oględziny zewnętrzne i wewnętrzne (sekcja) zwłok oraz ekshumacja*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2002, s. 289.

<sup>547</sup> Z. Marek, K. Kłys, *op.cit.*, s. 101.

<sup>548</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 19 sierpnia 1991 roku, II AKr 29/91, OSA 1992, nr 1, poz. 3, LEX nr 21082.

<sup>549</sup> Zob. M. Kurowski, *Komentarz do art. 210...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 2.



Prokurator (lub sąd) zarządza więc wydobycie pochowanych zwłok przede wszystkim wówczas, gdy poweźmie informacje wskazujące na podejrzenie, że pochowany zmarł śmiercią gwałtowną, np. w wyniku zabójstwa, wypadku komunikacyjnego, samobójstwa itp., a zwłoki zostały pochowane bez dokonania oględzin sądowo-lekarskich. W takiej sytuacji przeprowadzenie czynności wyjęcia zwłok z grobu jest naturalną konsekwencją wszczęcia śledztwa.

Decyzja o ekshumacji jest podejmowana również wtedy, gdy uprzednio przeprowadzone badania okazały się w toku dalszego procedowania niewystarczające do określenia przyczyny lub okoliczności śmierci oraz udokumentowania charakteru obrażeń odniesionych przez zmarłego pokrzywdzonego<sup>550</sup>. Tak więc fakt przeprowadzenia w czasie śledztwa czynności oględzin i/lub otwarcia zwłok nie wyklucza niekiedy konieczności powtórzenia tych czynności, w szczególności w przypadku wydania przez biegłego z zakresu medycyny sądowej opinii niepełnej, niejasnej lub wewnętrznie sprzecznej (art. 201 k.p.k.).

Najczęściej rodzinie zmarłej osoby zależy na jak najszybszym zorganizowaniu pochówku. Przechowywanie w prosektorium zwłok po sekcji może dodatkowo negatywnie wpływać na stan psychiczny członków najbliższej rodziny zmarłego i tak już doświadczonych faktem gwałtownej śmierci bliskiej im osoby. Powyższe wiąże się również z dodatkowymi kosztami. Praktyką zatem jest wydawanie rodzinie zezwolenia na pochowanie zwłok bezpośrednio po przeprowadzeniu czynności sekcyjnych, a zatem w czasie, kiedy organ procesowy nie dysponuje jeszcze opinią sądowo-lekarską.

Opinia biegłego z zakresu medycyny sądowej wpływa do prokuratora najwcześniej kilka lub kilkanaście dni po pochówku badanych zwłok. W przypadku zdarzeń o charakterze masowym, do jakich zaliczane są katastrofy lotnicze, zwłoka w dostarczeniu opinii sądowo-lekarskich może wynieść kilka lub nawet kilkanaście miesięcy. Jeżeli okaże się, że z różnych powodów wskazane jest powtórzenie czynności oględzin lub otwarcia zwłok, konieczne będzie zarządzenie wyjęcia zwłok z grobu.

Celem ekshumacji może być również konieczność ustalenia (potwierdzenia) tożsamości osoby zmarłej, której zwłoki pochowano<sup>551</sup>.

Generalnie rzecz ujmując ekshumację przeprowadza się w celu uzyskania środków dowodowych poprzez dokonanie oględzin i ewentualnie sekcji zwłok wyjętych z grobu.

---

<sup>550</sup> K. Witkowska, *Procesowe, kryminalistyczne...*, *op.cit.*, s. 169.

<sup>551</sup> A. Mazurek, *op.cit.*, s. 166; K. Witkowska, *Procesowe, kryminalistyczne...*, *op.cit.*, s. 169.

W tym miejscu warto podkreślić, że zgodnie z treścią art. 209 § 1 k.p.k. „Jeżeli zachodzi podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci, przeprowadza się oględziny i otwarcie zwłok”. Użycie w cytowanym przepisie przez ustawodawcę sformułowania „przeprowadza się” kreuje *de facto* obowiązek organu procesowego przeprowadzenia wskazanych w nim czynności, w sytuacji zaistnienia podejrzenia przestępnego spowodowania śmierci. A zatem w przypadku podejrzenia przestępnego spowodowania śmierci prokurator nie może podjąć decyzji o zaniechaniu wyżej wymienionych czynności<sup>552</sup>. Dotyczy to również przypadków, gdy przyczyna śmierci wydaje się oczywista<sup>553</sup>. Nieprzeprowadzenie oględzin lub sekcji zwłok w takiej sytuacji stanowi rażące naruszenie prawa oraz działanie niezgodne z metodyką prowadzenia śledztw w sprawach, których przedmiotem są czyny zabronione kwalifikowane skutkiem lub następstwem w postaci śmierci człowieka.

W przypadku stwierdzenia w toku postępowania karnego potrzeby procesowej przeprowadzenia ekshumacji wydaje się postanowienie o wyjęciu zwłok z grobu (art. 93 § 3 k.p.k.). Zarządzenie ekshumacji następuje więc w formie postanowienia, choć sformułowanie kodeksowe „zarządzić”, użyte w treści art. 210 k.p.k., może wprowadzać w błąd sugerując, że właściwą formą decyzji w tym zakresie powinno być zarządzenie<sup>554</sup>.

Postanowienie o wyjęciu zwłok z grobu powinno spełniać wymogi z art. 94 k.p.k.: zawierać oznaczenie organu, tj. właściwej jednostki prokuratury (sądu) oraz imię i nazwisko prokuratora (sędziego) wydającego postanowienie, datę wydania postanowienia, wskazanie sprawy, w której owo postanowienie zostało wydane, nie tylko w formie sygnatury, lecz także zwięzłego opisu przedmiotu sprawy wraz z kwalifikacją prawną. Tytuł postanowienia powinien zawierać wyraźne oznaczenie, że dotyczy ono wyjęcia zwłok z grobu. Postanowienie musi – co oczywiste – zawierać podstawę prawną – którą w tym przypadku jest art. 210 k.p.k. oraz rozstrzygnięcie jasno wskazujące na zarządzenie wyjęcia w danym dniu, o danej godzinie zwłok z grobu konkretnej, indywidualnie określonej osoby (najlepiej wskazać imię i nazwisko, PESEL lub datę urodzenia i śmierci), a także miejsce czynności ze wskazaniem oznaczenia kwatery, rzędu i numeru grobu, nazwy cmentarza oraz jego administratora. Można również zwięźle zaznaczyć, że celem tej czynności jest późniejsze dokonanie oględzin i otwarcia zwłok.

W tym miejscu warto zauważyć, że w przypadku uzasadnionych wątpliwości co do tożsamości ekshumowanych zwłok dobrym rozwiązaniem jest posługiwanie się

---

<sup>552</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5175 i 5180; R. Kmieciak, *O lukach prawnych w systemie karnoprosesowych gwarancji wymiaru sprawiedliwości*, „Prokuratura i Prawo” 2021, nr 4, s. 7–8.

<sup>553</sup> T. Grzegorzczak, J. Tylman, *Polskie...*, *op.cit.*, Warszawa 2014, s. 477.

<sup>554</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5188; R.A. Stefański, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 37.

określeniem „zwłoki wyjęte z grobu” i uzupełnienie tego określenia danymi widniejącymi na nagrobku lub w dokumentacji cmentarza. Takie rozwiązanie pozwoli zmniejszyć chaos informacyjny w przypadku stwierdzenia, że ekshumowane zwłoki zostały wcześniej błędnie zidentyfikowane i pochowane w niewłaściwym miejscu.

Przy sporządzaniu postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu należy brać pod uwagę regulacje dotyczące ekshumacji zawarte w Ustawie z dnia 31 stycznia 1959 roku o cmentarzach i chowaniu zmarłych<sup>555</sup> oraz Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 roku w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi<sup>556</sup>.

Warto zauważyć, że do ekshumacji zarządzanej przez prokuratora (lub sąd) na podstawie art. 210 k.p.k. nie ma zastosowania zakaz jej przeprowadzania przed upływem 2 lat od dnia zgonu, jeżeli przyczyną śmierci osoby była choroba zakaźna<sup>557</sup>. Ów zakaz dotyczy tylko ekshumacji dokonywanej za zezwoleniem inspektora sanitarnego na umotywowaną prośbę osób uprawnionych do pochowania zwłok (art. 15 ust. 3 u.c.ch.z.)<sup>558</sup>.

Zasadniczo stosownie do treści § 12 ust. 1 r.p.z.s.l. ekshumacja zwłok i szczątków ludzkich jest dopuszczalna w okresie od 16 października do 15 kwietnia i przeprowadza się ją we wczesnych godzinach rannych.

Wskazane wyżej ograniczenia w praktyce nie ograniczają organów procesu karnego uprawnionych do zarządzenia ekshumacji. Ograniczenie możliwości przeprowadzenia ekshumacji zasadniczo do okresu jesienno-zimowego znacznie utrudniałoby realizację celów postępowania karnego przez znaczny okres w roku, a w wielu przypadkach w ogóle niweczyłoby szanse na poczynienie prawidłowych ustaleń faktycznych<sup>559</sup>.

Wskazane wyżej ograniczenia czasowe wynikają z okoliczności związanych z bezpieczeństwem sanitarnym oraz ze względów społecznych i w związku z tym powinny być brane pod uwagę przy planowaniu wyjęcia zwłok z grobu realizowanego w ramach śledztwa. Poza chłodem panującym w godzinach rannych w tym też czasie należy spodziewać się najmniejszego ruchu na cmentarzu, a zatem mniejszej liczby gapiów, co również pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo sanitarne uczestników ekshumacji i osób postronnych<sup>560</sup>.

---

<sup>555</sup> T.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1947.

<sup>556</sup> T.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1910.

<sup>557</sup> R.A. Stefański, *Ogłędziny...*, *op.cit.*, s. 37.

<sup>558</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5196.

<sup>559</sup> *Ibidem*, s. 5197.

<sup>560</sup> *Ibidem*.

Powiatowy inspektor sanitarny może dopuścić wykonanie ekshumacji poza okresem wskazanym w § 12 ust. 1 r.p.z.s.l., przy zachowaniu ustalonych przez niego środków ostrożności (§ 12 ust. 2 pkt 2 r.p.z.s.l.). Realizując czynności ekshumacyjne w toku śledztwa, należy ściśle przestrzegać zaleceń PPIS, który w zakresie przestrzegania wymogów sanitarnych wykonuje nadzór nad ekshumacją (§ 12 ust. 2 pkt 1 r.p.z.s.l.).

Wskazane wyżej okoliczności powodują, że o zamierzonej ekshumacji należy z odpowiednim wyprzedzeniem powiadomić właściwego powiatowego lub portowego inspektora sanitarnego. Wymóg powiadomienia o zamierzonej ekshumacji na cmentarzu dotyczy również zarządu tego cmentarza (§ 12 ust. 7 r.p.z.s.l.)<sup>561</sup>.

Istotnym elementem postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu jest jego uzasadnienie. Czynność ta bez wątplenia ingeruje w istotną sferę życia osób bliskich dla pochowanego, dlatego powinno ono wyjaśniać w sposób jasny i precyzyjny potrzebę przeprowadzenia tej czynności procesowej, niezależnie od faktu, że postanowienie o ekshumacji nie podlega zaskarżeniu<sup>562</sup>. W praktyce uzasadnienie nierzadko ogranicza się jedynie do przytoczenia wprost kodeksowych sformułowań traktujących o potrzebie przeprowadzenia oględzin i otwarcia pochowanych zwłok (art. 209 § 1 k.p.k. w zw. z art. 210 k.p.k.).

Należy uznać, że ograniczenie treści uzasadnienia postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu jest zasadne jedynie w sytuacji, gdy podstawy faktyczne i prawne tej czynności zostały omówione w uzasadnieniu wcześniejszego postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego z zakresu medycyny sądowej w celu przeprowadzenia oględzin i sekcji pochowanych uprzednio zwłok.

Czynność wyjęcia zwłok z grobu jest uważana za czynność dowodową, podobnie jak oględziny zewnętrzne czy otwarcie zwłok, o których mowa w art. 209 § 1 k.p.k.<sup>563</sup> W trakcie tej czynności organ procesowy podejmuje działania zmierzające do ujawnienia, zabezpieczenia i utrwalenia śladów i dowodów, uzyskania środka dowodowego, a także oceny wiarygodności owego środka dowodowego<sup>564</sup>. Pogląd ten należy uznać za słuszny przede wszystkim wówczas, gdy czynność ekshumacji nie zostaje ograniczona jedynie do technicznego wyjęcia zwłok z grobu, lecz w jej ramach ujawnia się, zabezpiecza i utrwalą ślady lub próbki kontrolne mogące mieć wpływ na interpretację wyników dalszych badań, na przykład wyników badań toksykologicznych czy fizykochemicznych.

---

<sup>561</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 141.

<sup>562</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.7.3 niniejszej pracy.

<sup>563</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5169.

<sup>564</sup> R. Ponikowski, *Dowody – zagadnienia podstawowe i systemowe*, [w:] Z. Świda (red.), *Postępowanie karne. Część ogólna*, Warszawa 2008, s. 262.

Bliski związek obu czynności procesowych czyni zasadną potrzebę rozważenia wydawania jednego postanowienia, w którym to w punkcie pierwszym powołuje się biegłego z zakresu medycyny sądowej w celu przeprowadzenia oględzin i otwarcia zwłok, a w drugim zarządza się wyjęcie zwłok z grobu, aby umożliwić realizację czynności wskazanych w punkcie pierwszym. Taka możliwość istnieje szczególnie w przypadku ekshumowania pojedynczych zwłok. W przypadku przeprowadzania ekshumacji wielu osób ustalenie terminów poszczególnych czynności ekshumacyjnych już na początkowym etapie, gdy powołuje się biegłego lub biegłych z zakresu medycyny sądowej, z przyczyn organizacyjnych może okazać się niemożliwe. Wówczas należy rozważyć wydawanie oddzielnych, właściwie uzasadnionych postanowień dla każdego zwłok podlegających ekshumacji.

Na chwilę obecną łącznie decyzji o wyjęciu zwłok z grobu z postanowieniem o powołaniu biegłego lub biegłych z zakresu medycyny sądowej sprzyja fakt niezaskarżalności obu decyzji<sup>565</sup>. Istnieje jednak wysokie prawdopodobieństwo, że w przyszłości decyzja prokuratora w tym zakresie zostanie poddana kontroli sądu.

### **3.7.3. Zaskarżalność postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu**

Do niedawna kwestia zaskarżalności decyzji o wyjęciu zwłok z grobu, podejmowanej w toku procesu karnego na podstawie art. 210 k.p.k., nie budziła większych kontrowersji<sup>566</sup>. Stan ten zmienił się zasadniczo wraz z wydaniem przez Europejski Trybunał Praw Człowieka wyroku z dnia 20 września 2018 roku w sprawach skarg nr 30491/17 i 31083/17 Solska i Rybicka przeciwko Polsce<sup>567</sup>. W orzeczeniu tym ETPC podkreślił znaczenie standardów legislacyjnych, jakie powinny gwarantować jednostce poszanowanie życia rodzinnego lub prywatnego w kontekście art. 8 EKPC. Europejski Trybunał Praw Człowieka stwierdził, że w zakres prawa do poszanowania życia prywatnego i rodzinnego wchodzi również prawo do poszanowania kultu pamięci bliskiej osoby zmarłej, a ekshumacja szczątków zmarłego, przeprowadzona pomimo sprzeciwu osób dla niego najbliższych, ingeruje w tę sferę. Ponadto ETPC uznał, że w aktualnym stanie prawnym przeprowadzenie ekshumacji wbrew woli najbliższych zmarłego stanowi ingerencję nieprzewidzianą przez ustawę w świetle wymogów wynikających z art. 8 ust.

---

<sup>565</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5189.

<sup>566</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 243; podobnie: T. Grzegorzczak, *Kodeks...*, *op.cit.*, s. 762; zob. także: postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 lipca 2019 roku, P 18/17, OTK-A 2019, nr 50, LEX nr 2723574.

<sup>567</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 września 2018 roku w sprawach skarg nr 30491/17 i 31083/17 Solska i Rybicka przeciwko Polsce, LEX nr 2549589.

2 EKPC i to niezależnie od tego, czy realizacja przedmiotowej czynności ma podstawy prawne w prawie krajowym. Dodatkowo przepis umożliwiający ekshumację powinien być zgodny z zasadą praworządności, o której mowa w preambule do Konwencji, co zresztą wpisuje się również w przedmiot i cel art. 8 EKPC. W ocenie ETPC ustawa musi przewidywać stosowną ochronę prawną przed arbitralnością organu procesowego. Swoboda uznania organu procesowego powinna podlegać kontroli, która zapewni, że nie będzie ona nadużywana. Odpowiednie zabezpieczenia prawne przed arbitralnością organu podejmującego decyzję o ekshumowaniu zwłok oznaczają więc konieczność zapewnienia kontroli sądowej lub innej niezależnej kontroli środków mających wpływ na osoby.

Europejski Trybunał Praw Człowieka jednoznacznie stwierdził, że polskie prawo nie przewiduje dostatecznych zabezpieczeń przed arbitralnością prokuratora zarządzającego wyjęcie zwłok z grobu w toku śledztwa z uwagi na brak mechanizmu kontroli proporcjonalności ograniczenia praw z art. 8 EKPC. Zabezpieczeniem takim – w ocenie ETPC – powinien być środek odwoławczy pozwalający na kontrolę postanowienia prokuratora przed jego wykonaniem, a kontrola proporcjonalności ingerencji w prawo do poszanowania życia prywatnego i rodzinnego powinna być badana *ad casum*, z uwzględnieniem konkretnych okoliczności danej sprawy<sup>568</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że w 2016 roku procedowany był projekt ustawy dodającej do art. 210 k.p.k. kolejne paragrafy przewidujące zaskarżalność decyzji o wyjęciu zwłok z grobu, nadające zażaleniu charakter suspensywny oraz odsyłające do przepisów dotyczących postępowania odwoławczego (rozdział 50 k.p.k.). Projekt ten jednak już w pierwszym czytaniu został odrzucony<sup>569</sup>.

W przedmiotowej sprawie zajął również stanowisko Trybunał Konstytucyjny, który co prawda postanowieniem z dnia 11 lipca 2019 roku w sprawie P 18/17 umorzył z przyczyn formalnych postępowanie w przedmiocie pytania prawnego Sądu Okręgowego w Warszawie, niemniej jednak w uzasadnieniu postanowienia wyraził pogląd, że „kwestia dopuszczalności zaskarżalności zarządzeń ekshumacji rodzi bardzo daleko idące wątpliwości”. Trybunał Konstytucyjny uznał, że „dostępne źródła nie pozwalają na identyfikację żadnej wykształconej linii orzeczniczej” w zakresie zaskarżalności postanowień o ekshumacji zwłok, a ponadto nie sposób uznać, że poglądy prezentowane przez przedstawicieli doktryny „w jednolity sposób przemawiają za

---

<sup>568</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 września 2018 roku w sprawach skarg nr 30491/17 i 31083/17 Solska i Rybicka przeciwko Polsce, LEX nr 2549589.

<sup>569</sup> Druk Sejmu VIII kadencji nr 1166 – <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=1166> (dostęp: 20.10.2020 r.); K. Kremens, *op.cit.*, s. 5176.

wykluczeniem dopuszczalności zaskarżalności zarządzeń o ekshumacji”<sup>570</sup>. Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego doktryna w niewystarczający sposób uwzględniła potrzebę kierowania się wykładnią prokonstytucyjną i prokonwencyjną.

Finalnie Trybunał Konstytucyjny zasygnalizował, w trybie art. 35 ust. 1 u.o.t.p.TK, Sejmowi i Senatowi RP istnienie uchybień w prawie, których usunięcie jest niezbędne do zapewnienia spójności systemu prawnego RP. Owo usunięcie uchybień miałyby polegać na ustanowieniu „bardziej jednoznacznej i klarownej regulacji środków odwoławczych od rozstrzygnięć podejmowanych w szczególności na podstawie art. 210 k.p.k., uwzględniającej standardy wynikające z przytoczonego orzeczenia ETPC”<sup>571</sup>.

Tymczasem analiza aktualnie obowiązującego stanu prawnego w zakresie możliwości składania środków odwoławczych od postanowień prokuratora wydaje się prowadzić do jednoznacznego wniosku, że decyzja o wyjęciu zwłok z grobu, na chwilę obecną, nie podlega jakiegokolwiek kontroli sądu.

Zgodnie z treścią art. 459 § 1 k.p.k. zażalenie przysługuje na postanowienia sądu zamykające drogę do wydania wyroku, chyba że ustawa stanowi inaczej. Ponadto zażalenie przysługuje na postanowienia co do środka zabezpieczającego (art. 459 § 2 k.p.k.). Regulacje te stosuje się odpowiednio do zażaleń na postanowienie prokuratora (art. 465 § 1 k.p.k.).

Również na podstawie art. 459 § 3 k.p.k. stronom, a także osobie, której postanowienie bezpośrednio dotyczy, przysługuje zażalenie, chyba że ustawa stanowi inaczej. W takiej sytuacji osobą, której postanowienie bezpośrednio dotyczy, jest ta, do której niejako wprost odnosi się decyzja procesowa.

Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, wyrażonym w uzasadnieniu postanowienia z dnia 18 lipca 2000 roku w sprawie IV KZ 63/00, można więc przyjąć, że uprawnienie, o którym mowa w treści art. 459 § 3 k.p.k., przysługuje stronom, podmiotom niebędącym stronami wskazanym w określonych przepisach zakładających zaskarżalność danej decyzji oraz osobom, które twierdzą, że są stronami, lecz twierdzenie to nie znajduje uznania organu procesowego<sup>572</sup>.

Zgodnie ze słusznym poglądem wyrażonym w treści uzasadnienia wskazanego wyżej postanowienia Sądu Najwyższego, założenie, że „decyzja dotyczy danej osoby

---

<sup>570</sup> Por. postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 14 maja 2018 roku, VIII Kp 608/18, niepubl.; postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 roku, VIII Kp 656/18, niepubl.; M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 243; T. Grzegorzczak, *Kodeks...*, *op.cit.*, s. 762.

<sup>571</sup> Postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 lipca 2019 roku, S 2/19, OTK-A 2019, nr 51, LEX nr 2723575.

<sup>572</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 lipca 2000 roku, IV KZ 63/00, OSNKW 2000, nr 7–8, poz. 70.

bezpośrednio, jeżeli tylko oddziałuje ona na inne sfery jej praw i obowiązków, choć się do niej bezpośrednio nie odnosi”, byłoby błędne, ponieważ wówczas „każda osoba najbliższa dla strony mogłaby zgłaszać zażalenie – gdy tylko ono w ogóle przysługuje – na decyzję, która wprowadzie wprost jej nie dotyczy, ale rzutuje bezpośrednio na jej uprawnienie lub obowiązki w sferze innych dziedzin prawa”.

Wskazane wyżej rozumowanie prowadzi do wniosku, że osoby realizujące uprawnienia zmarłych pokrzywdzonych są uprawnione do zaskarżania jedynie tych decyzji organu postępowania przygotowawczego, które godzą w sfery dóbr podlegających ochronie prawa karnego, a nie dowolnej gałęzi prawa. W związku z powyższym nie mogą one w ramach składanych w procesie karnym zażaleń dochodzić ochrony dóbr osobistych (art. 23 k.c.) – do których zalicza się również prawo do kultu zmarłych – podlegających ochronie prawa cywilnego.

Podkreślenia wymaga fakt, że ani decyzja o przeprowadzeniu oględzin i otwarcia zwłok podjęta na podstawie art. 209 k.p.k., ani decyzja o wyjęciu zwłok z grobu wydana na podstawie art. 210 k.p.k., nie należą do kategorii orzeczeń wymienionych w art. 459 k.p.k. Przepisy te nie przewidują w swojej treści możliwości wniesienia zażalenia na wskazane w nich czynności dowodowe. W ogólnych przepisach dotyczących dowodów, w tym w regulacjach odnoszących się do dopuszczania dowodów, również brak podstaw do wywiedzenia środka odwoławczego.

Warto również zauważyć, że art. 302 k.p.k. przyznaje nie tylko stronom i ich następcom prawnym, ale i innym osobom niebędącym stronami możliwość złożenia zażalenia na postanowienia i zarządzenia, a także na inne czynności naruszające ich prawa. W niektórych przypadkach Kodeks postępowania karnego wskazuje podmioty niebędące stronami, które posiadają uprawnienie do złożenia zażalenia (art. 240 k.p.k., art. 246 § 1 k.p.k., art. 306 § 1 pkt 2 i 3 k.p.k., art. 306 § 1a pkt 2 i 3 k.p.k.). Wówczas przepisy te stanowią podstawę zażalenia i umożliwiają skarżenie rozstrzygnięć lub ustaleń naruszających ich prawa lub szkodzących ich interesom (art. 425 § 3 k.p.k.), chyba że ustawa wyraźnie stanowi inaczej (art. 306 § 1 pkt 3 k.p.k. i art. 306 § 1a pkt 3 k.p.k.).

Artykuł 302 k.p.k. nie może być jednak podstawą wniesienia zażalenia na decyzję prokuratora o wyjęciu zwłok z grobu. Co prawda, przepis ten przyznaje stronom i ich następcom prawnym (art. 52 § 1 k.p.k.), jak i innym osobom niebędącym stronami, możliwość zaskarżenia czynności naruszających ich prawa, lecz nie oznacza to, że osoby niebędące stronami, które – zgodnie z treścią art. 52 § 1 k.p.k. – wstąpiły w prawa strony,



mogą w każdym przypadku i bez ograniczeń zaskarżać wszelkie decyzje organu procesowego naruszające ich prawa.

Treść art. 52 § 1 k.p.k. stanowi, że „w razie śmierci pokrzywdzonego prawa, które by mu przysługiwały, mogą wykonywać osoby najbliższe lub osoby pozostające na jego utrzymaniu, a wypadku ich braku lub nieujawnienia – prokurator, działając z urzędu”. W takiej sytuacji dochodzi niejako do sukcesji praw zmarłego pokrzywdzonego, czego konsekwencją jest niemożność uzyskania przez najbliższych większego zakresu praw niż posiadane przez zmarłego pokrzywdzonego (*Nemo plus iuris ad alium transferre potest, quam ipse habet*). Wykładnia językowa i teleologiczna wskazanego powyżej przepisu prowadzi do wniosku, że osoby wstępujące w prawa zmarłego pokrzywdzonego mogą je realizować jedynie w takim zakresie, w jakim mu one pierwotnie przysługiwały.

Reasumując, należy stwierdzić, że dopuszczenie możliwości zaskarżenia decyzji o wyjęciu zwłok z grobu, jako czynności technicznej służącej przeprowadzeniu oględzin i otwarciu wcześniej pochowanych zwłok, byłoby *de facto* dopuszczeniem zaskarżenia postanowienia o powołaniu biegłego lekarza, który w ramach zleconej mu ekspertyzy ma przeprowadzić owe oględziny i otwarcie zwłok<sup>573</sup>. Postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego aktualnie nie podlega zaskarżeniu, co wynika wprost z treści art. 459 § 1 i 2 k.p.k. oraz jednoznacznych w tym zakresie poglądów wyrażanych w doktrynie i orzecznictwie<sup>574</sup>.

Brak zaskarżalności decyzji prokuratora o wyjęciu zwłok z grobu jest w tym przypadku świadomym zabiegiem ustawodawcy, wynikającym z dominującego w procesie karnym znaczenia zasady prawdy materialnej. Potwierdzeniem tego jest fakt, że do dziś nie wprowadzono do Kodeksu postępowania karnego możliwości zaskarżenia tej decyzji, mimo stanowiska ETPC oraz sygnalizacji ze strony Trybunału Konstytucyjnego.

W związku z faktem, że kwestia dopuszczalności złożenia zażalenia na podjętą w toku śledztwa decyzję prokuratora o wyjęciu zwłok z grobu stała się niezwykle kontrowersyjna, zasadne jest podjęcie działań legislacyjnych w tym zakresie. Aktualnie nie sposób przewidzieć, czy działania te zostaną podjęte i czy pójdą w stronę uregulowań podobnych do treści art. 56 § 3, art. 65 § 4 czy art. 528 § 1 k.p.k., wprowadzając regulację,

---

<sup>573</sup> Kodeks postępowania karnego z 1928 roku nie zawierał przepisów normujących ekshumację na potrzeby procesu karnego. W praktyce oraz piśmiennictwie przyjmowano wówczas bez żadnych wątpliwości, że skoro zarządza się otwarcie zwłok wcześniej pochowanych, to oczywiste jest, że zarządza się także ich wcześniejsze wyjęcie z grobu – uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 2016 roku, III CZP 24/16, LEX nr 2067031.

<sup>574</sup> D. Świecki, *Komentarz aktualizowany do art. 459 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285, teza 8.

że na tę decyzję „zażalenie nie przysługuje”, czy też „uwzględnia prokonstytucyjną i prokonwencyjną wykładnię przepisów” sugerującą konieczność wprowadzenia pewnej formy zaskarżenia tej decyzji<sup>575</sup>.

Pierwsze rozwiązanie czyniłoby zadość dotychczasowej linii orzeczniczej oraz utrwalonym poglądom doktryny wskazującym jednoznacznie na niedopuszczalność zaskarżenia tego typu decyzji. Przemawiałoby również za prymatem zasady prawdy materialnej w procesie karnym. Drugie rozwiązanie uwzględniałoby w większym zakresie fakt, że śmierć osoby najbliższej, a następnie jej pogrzeb dla członków rodziny jest z reguły traumatycznym przeżyciem, szczególnie gdy dotyczy osoby zmarłej tragicznie.

Czynność pochówku rozpoczyna, mające szczególne znaczenie w naszym kraju, zjawisko określane mianem kultu osoby zmarłej. Ingerencja organów państwa w sferę niezwykle sensytywną, najczęściej w okresie, w którym nie doszło jeszcze do zakończenia procesu żałoby, w ocenie zwolenników wprowadzenia zaskarżalności decyzji o ekshumacji wymaga stworzenia gwarancji zapobiegających arbitralnym decyzjom organów państwa, nie mniejszych niż te, które dotyczą dowodów rzeczowych (art. 236 § 1 k.p.k.)<sup>576</sup>. Decyzja o wyjęciu zwłok z grobu powinna uwzględniać konstytucyjną zasadę proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP)<sup>577</sup>. Trudno sobie jednak wyobrazić, że interes prywatny, rozumiany jako prawo rodziny do niezakłóconego kultu po zmarłym, będzie miał pierwszeństwo przed interesem publicznym związanym z koniecznością realizacji celów procesu karnego<sup>578</sup>. Takie rozwiązanie prowadziło do stwierdzenia, że zasada prawdy materialnej ustępuje przed uprawnieniami wyinterpretowanymi z treści art. 23 k.c., co wydaje się trudne do zaakceptowania.

Stworzenie mechanizmu umożliwiającego zaskarżenie decyzji prokuratora o wyjęciu zwłok z grobu, podejmowanej w toku śledztwa, napotyka szereg praktycznych trudności.

Po pierwsze, niezwykle trudno jest sztywno określić krąg osób, które powinny posiadać uprawnienie do złożenia zażalenia, co wydaje się niezbędne.

---

<sup>575</sup> R. Kmieciak, *O lukach...*, *op.cit.*, s. 7–8.

<sup>576</sup> M. Morawicki, *Zaskarżalność postanowienia prokuratora o zarządzeniu ekshumacji w świetle standardów konstytucyjnych i międzynarodowych*, „Kwartalnik o Prawach Człowieka” 2017, nr 3–4, s. 84.

<sup>577</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5177; K. Warecka, *Strasburg: ekshumacje smoleńskie sprzeczne z prawem do poszanowania życia rodzinnego najbliższych ofiar. Solska i Rybicka przeciwko Polsce – wyrok ETPC z dnia 20 września 2018 r., połączone skargi nr 30491/17 oraz 31083/17 – omówienie*, LEX/el. 2018, LEX nr 344781.

<sup>578</sup> Zob. także: K. Kremens, *op.cit.*, s. 5181.

Po drugie, należałoby wprowadzić obowiązek doręczenia postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu wszystkim osobom uprawnionym. Aktualnie wystarczy, że organ procesowy poinformuje jedną z osób wykonujących prawa zmarłego pokrzywdzonego, co powoduje, iż organ ten nie musi skupiać się na szukaniu wszystkich osób najbliższych ofiary (art. 52 § 2 k.p.k.). Odnalezienie wszystkich członków bliższej i dalszej rodziny, których prawo do niezakłóconego kultu po zmarłym mogłoby zostać zakłócone w wyniku ekshumacji, wydaje się, w krótkim czasie, całkowicie niewykonalne.

Po trzecie, proces przemian pośmiertnych zwłok, szczególnie w okresie letnim, postępuje niezwykle szybko, co powoduje, że decyzja o wyjęciu zwłok z grobu oraz jej realizacja powinny następować bardzo szybko<sup>579</sup>. Oczekiwanie na uprawomocnienie się decyzji o wyjęciu zwłok z grobu mogłoby doprowadzić do utraty szans na poczynienie miarodajnych ustaleń w wyniku późniejszych oględzin oraz sekcji ekshumowanych zwłok<sup>580</sup>. Zasadniczo więc takie zażalenie nie powinno mieć charakteru suspensywnego, czego konsekwencją będzie i tak zrealizowanie czynności i *de facto* – w ocenie ETPC – naruszenie praw osób bliskich.

Bez wątpienia kwestia zaskarżalności decyzji o wyjęciu zwłok z grobu wymaga rozstrzygnięcia przez ustawodawcę. Dobitym przykładem na istnienie tej potrzeby jest sytuacja, jaka wystąpiła w śledztwie dotyczącym katastrofy prezydenckiego Tu-154M nr 101, gdzie aktualne rozwiązania doprowadziły do kuriozalnej sytuacji, w której finalne zażalenia (m.in. Rybickiej i Solskiej) na zarządzenia o odmowie przyjęcia zażalenia na zarządzenia o wyjęciu zwłok z grobu, zawarte w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłych z zakresu medycyny sądowej, zostały rozpoznane przeszło 3 i pół roku od zakończenia czynności oraz przeszło 5 lat od wydania zaskarżanego postanowienia<sup>581</sup>.

Warto w tym miejscu podkreślić, że wprowadzenie zaskarżalności decyzji o wyjęciu zwłok z grobu może doprowadzić do sytuacji przetrzymywania zwłok w zakładach medycyny sądowej i prosektoriach chociażby do czasu dostarczenia opinii biegłego lekarza. Wydaje się, że takie działanie również może ingerować w prawa najbliższych ofiary, którzy przez długi czas nie będą mogli pochować ciała osoby im bliskiej. Co więcej, liczba miejsc w chłodniach zakładów medycyny sądowej oraz przyszpitalnych prosektoriach jest ograniczona, a przechowywanie zwłok generuje dodatkowe koszty.

---

<sup>579</sup> S. Raszeja, *op.cit.*, s. 46–58.

<sup>580</sup> Zob. podobne argumenty przemawiające za niezaskarżalnością decyzji o oględzinach i sekcji zwłok: K. Kremens, *op.cit.*, s. 5192.

<sup>581</sup> Postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2022 roku, VIII K 17/17, niepubl.

Naturalną konsekwencją wprowadzenia zaskarżalności decyzji o wyjęciu zwłok z grobu będzie otwarcie drogi do rozpatrywania możliwości składania zażaleń na inne decyzje organu procesowego związane z szeroko pojętym badaniem zwłok w toku postępowania karnego, w tym o zabezpieczaniu zwłok na potrzeby śledztwa oraz o przeprowadzeniu oględzin zwłok oraz ich otwarciu<sup>582</sup>. Decyzje te godzą bowiem w te same wartości, o których mowa we wspomnianym wyżej orzeczeniu ETPC<sup>583</sup>.

Wydaje się również, że modyfikacji wymagałby wówczas art. 209 § 1 k.p.k., który aktualnie nie daje organowi procesowemu wyboru w przypadku zaistnienia przesłanki w postaci podejrzenia przestępnego spowodowania śmierci i obliguje go do podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia oględzin i otwarcia zwłok, a zatem również do przeprowadzenia ekshumacji w przypadku wcześniejszego ich pochowania.

#### **3.7.4. Planowanie czynności**

Czynność ekshumacji zwłok powinna być szczegółowo zaplanowana. Po spotkaniu z rodziną zmarłego i poinformowaniu jej o planowanej ekshumacji, a następnie wydaniu postanowienia o wyjęciu zwłok z grobu pierwszym etapem działań *stricte* ekshumacyjnych jest wydanie zarządzenia o powierzeniu Policji dokonania poszczególnych czynności śledztwa (art. 311 § 2 k.p.k.). W zarządzeniu tym należy zlecić Policji przygotowanie oraz zabezpieczenie techniczno-organizacyjne i prewencyjne realizacji czynności wyjęcia zwłok z grobu zgodnie z odrębnie wydanymi wytycznymi.

W ramach przygotowania zasadne jest powierzenie Policji (lub innemu organowi) wykonania rekonesansu oraz opracowania planu działania. Rekonesans ma na celu: precyzyjne ustalenie miejsca pochówku osoby, której zwłoki będą poddawane ekshumacji, warunków owego pochówku, ewentualnych dochówków, stanu nagrobka, potencjalnych trudności w wydobywaniu zwłok z grobu, danych kontaktowych właściwego zarządu cmentarza, państwowego powiatowego inspektora sanitarnego, zakładu pogrzebowego, zakładu kamieniarskiego, uzyskanie informacji, czy nagrobek nie jest objęty nadzorem konserwatora zabytków itp.

W ramach rekonesansu ważne jest ustalenie, czy na cmentarzu znajduje się aktywny monitoring, w celu późniejszego spowodowania dezaktywacji kamer obejmujących obszar, w którym będą realizowane czynności procesowe.

Wskazany wyżej plan działania powinien zawierać:

---

<sup>582</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5191; R. Kmiecik, *O lukach...*, *op.cit.*, s. 7–8.

<sup>583</sup> Wyrok ETPC z dnia 20 września 2018 roku, 30491/17 i 31083/17, Solska i Rybicka przeciwko Polsce, HUDOC, pkt 110.

- czynności zrealizowane przed opracowaniem planu (narady, spotkania robocze, szkolenia, rekonesans itp.),
- podstawy prawne i faktyczne,
- cel działań,
- opis zagrożeń (protesty ze strony rodziny, ośrodka wyznaniowego, organizacji społecznych itp.),
- siły i środki operacji ze wskazaniem liczby funkcjonariuszy Policji i radiowozów zaangażowanych w działania ekshumacyjne,
- organizację dowodzenia i współdziałania (wskazanie osób dowodzących, zadania osób dowodzących, harmonogram służby oraz dyslokację sił i środków),
- organizację łączności (wskazanie osoby, kryptonimu, nazwy grupy oraz telefonu kontaktowego),
- umundurowanie i wyposażenie (wskazanie, czy i jacy funkcjonariusze będą w mundurach czy w kombinezonach ochronnych, czy np. mogą posiadać broń itp.),
- organizację zabezpieczenia logistycznego (namioty osłaniające, zapewnienie ambulansu kryminalistycznego, zabezpieczenie wyposażenia specjalistycznego, w tym kombinezonów ochronnych, urządzeń rejestrujących obraz i/lub dźwięk, komputera przenośnego, drukarki, agregatu prądotwórczego, karetki pogotowia itp.),
- ewentualnie postanowienia końcowe (np. dotyczące czasu uzyskania gotowości, planowanych odpraw, przeglądów umundurowania oraz sił i środków, wskazanie osób mogących korygować na bieżąco przedmiotowy plan itp.).

Po opracowaniu przez Policję planu zasadne będzie poddanie go wnikliwej analizie i ewentualne naniesienie poprawek lub uzupełnień.

Istotne może być wskazanie na konieczność wyłączenia monitoringu (ewentualnie zasłonięcia kamer obejmujących swym zasięgiem miejsce czynności procesowej), osłonięcia miejsca czynności, zamknięcia ruchu na pobliskiej ulicy i zorganizowania objazdu, zapewnienia środków transportu dla osób biorących udział w czynności, w tym np. biegłego czy członków rodziny. W tym miejscu nie należy zapominać, że w przypadku udziału w czynności wyjęcia zwłok z grobu członków rodziny zasadne byłoby zapewnienie im pomocy medycznej i psychologicznej.

Zabezpieczenie techniczno-organizacyjne obejmuje zapewnienie zarówno sił, jak i środków umożliwiających sprawne i zgodne z procedurą karną zrealizowanie planowanej czynności. W czasie bardziej skomplikowanej czynności wyjęcia zwłok z grobu (np. w przypadku podejrzenia popełnienia zabójstwa z użyciem broni palnej lub materiałów wybuchowych) konieczny będzie udział 2–4 doświadczonych techników (do

utrwalania czynności zarówno przy użyciu kamery, jak i aparatu, oraz do zabezpieczania próbek kontrolnych i śladów) oraz 1–2 funkcjonariuszy dochodzeniowo-śledczych sporządzających dokumentację procesową. Wskazane byłoby również użycie ambulansu kryminalistycznego wraz z wyposażeniem umożliwiającym podłączenie drukarki, laptopa itp.

W czasie ekshumacji będą potrzebne stoliki, krzesła dla protokolantów, agregat prądotwórczy oraz lampy do oświetlenia miejsca czynności, pakiety do pobierania próbek (w tym sterylne słoiki, pojemniki, gaziki, fiolki, metanol, wymazówki, pęsety, szpatułki, szczotki, łopatkę, drabina, kartony styropianowe do przechowywania próbek itp.), koperty bezpieczne, metryczki, woreczki foliowe z zapięciem strunowym, banderole do zabezpieczenia pojemników, fiolek z próbkami kontrolnymi i śladami. Zabezpieczenie próbek kontrolnych i śladów, w pojemnikach, kopertach etc. powinno następować w sposób uniemożliwiający ich otwarcie bez zniszczenia zabezpieczenia.

Policja lub zakład pogrzebowy powinny zapewnić parawan lub namiot do osłonięcia grobu w czasie czynności wyjęcia zwłok, co powinno uniemożliwić obserwację czynności przez osoby postronne, prowadzoną również z powietrza (BSP wykorzystywane przez media).

Do utrwalania czynności będą przydatne aparat fotograficzny z funkcją nagrywania oraz kamera (należy zabezpieczyć urządzenia zapasowe na wypadek awarii).

Osoby uczestniczące w czynności powinny być ubrane w odzież ochronną, w tym jednorazowe maseczki, rękawiczki, kombinezony i ochraniacze na buty.

W przypadku podejrzenia popełnienia zabójstwa z użyciem broni palnej lub materiałów wybuchowych osoby biorące bezpośrednio udział w czynności wyjęcia zwłok z grobu nie mogą mieć kontaktu z bronią, amunicją lub materiałami wybuchowymi/pirotechnicznymi, co najmniej w ciągu ostatnich 48 godzin przed wyżej wymienioną czynnością, a nadto powinny stawić się na miejsce realizacji czynności w czystej odzieży i obuwiu niemających wcześniej kontaktu z bronią, amunicją lub materiałami wybuchowymi/pirotechnicznymi.

Zabezpieczenie prewencyjne powinno polegać na wystawieniu odpowiedniej do przewidywanych potrzeb liczby posterunków uniemożliwiających dostęp osób postronnych do miejsca czynności.

Ważne jest również podjęcie ewentualnych dodatkowych działań zmierzających do wykluczenia możliwości rejestrowania czynności ekshumacyjnych na cmentarzu za pomocą urządzeń rejestrujących obraz lub dźwięk przez osoby nieuprawnione (strony, pełnomocników stron, osoby postronne, przedstawicieli mediów itp.).

Ustalenia poczynione w czasie rekonesansu umożliwiają podjęcie dalszych działań zmierzających do realizacji czynności wyjęcia zwłok z grobu.

Kolejną czynnością jest poinformowanie o planowanej ekshumacji właściwego miejscowo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz uzyskanie jego stanowiska w zakresie ewentualnych przeciwwskazań co do jej realizacji. W przypadku braku przeciwwskazań PPIS powinien delegować swojego przedstawiciela, który będzie obecny w czasie przedmiotowej czynności procesowej.

Podobne pismo informacyjne powinno zostać skierowane do właściwego zarządu cmentarza, którego przedstawiciel również powinien uczestniczyć w ekshumacji (§ 12 ust. 7 r.p.z.s.l.). Wiedza przedstawiciela zarządu cmentarza może okazać się bezcenna szczególnie w sytuacji, gdy czynności ekshumacyjne wykonuje inny zakład pogrzebowy niż ten, który organizował pochówek.

Pismo zwrotne z danymi przedstawicieli obu wskazanych wyżej podmiotów powinno zawierać informację dotyczącą ich imienia, nazwiska, numeru PESEL, serii i numeru dowodu osobistego, adresu zamieszkania oraz numeru telefonu kontaktowego. Powyższe informacje są niezbędne do umieszczenia danej osoby na liście uczestników ekshumacji, jak również do jej zlokalizowania i ustalenia przyczyn ewentualnego nieprzybycia na czas.

Kolejnym pismem powinno być zlecenie obsługi technicznej ekshumacji dla wybranego zakładu pogrzebowego. Idealnym rozwiązaniem jest zlecenie tych czynności zakładowi pogrzebowemu (działającemu we współpracy z zakładem kamieniarskim), który organizował i przeprowadził pochówek zwłok, jakie teraz mają być ekshumowane. Pozwoli to na wyeliminowanie lub szybsze pokonanie wielu trudności technicznych związanych z otwarciem lub zdemontowaniem nagrobka czy też wyjęciem trumny z grobu.

Zlecenie dla zakładu pogrzebowego powinno obejmować nie tylko wyjęcie trumny z grobu, lecz także zabezpieczenie grobu (ewentualnie elementów zdementowanego nagrobka) do czasu ponownego pochówku, przewiezienie trumny ze zwłokami z cmentarza do wybranego zakładu medycyny sądowej, otwarcie trumny, a także jej późniejszą utylizację.

Pracownicy zakładu pogrzebowego, w szczególności ci, którzy bezpośrednio będą stykać się z trumną, powinni być wyposażeni w środki ochrony osobistej. W przypadku spraw związanych z użyciem broni lub materiałów wybuchowych nie mogą mieć kontaktu z bronią, amunicją lub materiałami wybuchowymi/pirotechnicznymi, co najmniej przez ostatnie 48 godzin przed wyżej wymienioną czynnością, a nadto powinni

stawić się na miejsce realizacji czynności w czystej odzieży i obuwiu niemającymi wcześniej kontaktu z bronią, amunicją lub materiałami wybuchowymi/pirotechnicznymi.

Ważne jest uzyskanie szczegółowych danych dotyczących wszystkich pracowników zakładu pogrzebowego (oraz ewentualnie zakładu kamieniarskiego), których obecność w czasie czynności będzie konieczna. Dane te powinny być sprawdzane w czasie wejścia na miejsce czynności oraz umieszczone w protokole z ekshumacji.

Po wpłynięciu wszystkich informacji na temat danych dotyczących osób biorących udział w czynności, pojazdów, którymi przybędą i które będą wykorzystywane w czasie ekshumacji, należy niezwłocznie je przekazać Policji (lub innemu organowi współdziałającemu) w celu uzupełnienia list uczestników dopuszczonych do udziału.

### **3.7.5. Realizacja i dokumentowanie czynności**

Lakonicznie sformułowany art. 210 k.p.k. nie jest jedyną podstawą realizacji czynności związanych z wyjęciem zwłok z grobu na potrzeby postępowania karnego. Nie bez znaczenia dla czynności ekshumacji są również regulacje Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 roku w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi<sup>584</sup>.

W rozporządzeniu tym zawarto definicję zwłok, a także przepisy dotyczące ekshumacji, które – jak się wydaje – w ramach czynności wyjęcia zwłok z grobu na potrzeby postępowania karnego, należy stosować odpowiednio<sup>585</sup>.

Zgodnie z treścią art. 143 § 1 pkt 4 k.p.k. czynność wyjęcia zwłok z grobu wymaga spisania protokołu. Należy w nim wskazać organ procesowy prowadzący czynność, wymienić wszystkie osoby biorące udział w czynności ze wskazaniem powierzonych im zadań oraz zwięźle opisać przebieg czynności.

Warto opisać stan nagrobka oraz otaczających go obiektów. Zasadne jest wykonanie fotografii w celu szczegółowego udokumentowania uszkodzeń nagrobka, zarówno tych, które powstały przed ekshumacją, jak i tych, które ewentualnie powstały w jej trakcie. W przypadku spowodowania uszkodzeń w trakcie ekshumacji powinny zostać naprawione, a koszt napraw obciąża wówczas organ zlecający czynność.

Zasadą powinno być filmowanie czynności ekshumacji w celu utrwalenia przebiegu czynności. Pozwoli to na ograniczenie treści protokołu, późniejszą analizę

---

<sup>584</sup> Dz.U. z 2001 r. Nr 153, poz. 1783 ze zm.

<sup>585</sup> Zob. § 2 r.p.z.s.l.: „Za zwłoki uważa się ciała osób zmarłych i dzieci martwo urodzonych, bez względu na czas trwania ciąży.”; zob. także: § 12 r.p.z.s.l.



zachowań jej uczestników, a także odtworzenie pierwotnego wyglądu nagrobka oraz jego otoczenia po zakończeniu czynności.

Czynność usunięcia płyty nagrobka lub jego całkowitego demontażu należy zlecić zakładowi kamieniarskiemu. Najlepiej temu, który nagrobek ten stawiał.

Pracownicy zakładu pogrzebowego są zobowiązani do usunięcia ziemi nad trumną oraz wokół niej, wyjęcia trumny z grobu i zabezpieczenia, a następnie przewiezienia jej do wskazanego zakładu medycyny sądowej. Ziemia pochodząca z grobu powinna być umieszczana na nieprzepuszczalnej macie i po wykonaniu czynności powinna ponownie trafić do jego wnętrza. Po odkopaniu trumny przedstawiciel PPIS powinien zawnieść o przerwę w czynnościach w celu przewietrzenia grobu. Względy sanitarne przemawiają za uwzględnieniem tego wniosku. Czas ten należy spożytkować na ustalenie sposobu podniesienia trumny z dna grobu w taki sposób, aby zminimalizować prawdopodobieństwo jej uszkodzenia.

Sporządzana dokumentacja w postaci protokołu, a także fotografii i nagrań wideo powinna obejmować wszelkie przedmioty znalezione w grobie (tabliczki, krzyże, wieńce, urny etc.). Istotne bywają również wszelkie działania pracowników zakładu pogrzebowego wyjmujących trumnę z grobu, zwłaszcza gdy doszło do jej rozszczelnienia lub zniszczenia w trakcie ekshumacji.

Ważne jest udokumentowanie (opis w protokole i fotografie) stanu trumny, szczególnie w przypadku jej rozszczelnienia lub widocznych śladów penetracji przez wody gruntowe. Przydatne będzie odnotowanie w protokole głębokości, na której znajdowała się trumna.

W przypadku podejrzenia, że przyczyną katastrofy lotniczej był atak terrorystyczny (użycie broni palnej lub materiału wybuchowego) lub inne działanie związane z użyciem broni (celowe lub przypadkowe zestrzelenie) konieczne jest zabezpieczenie próbek kontrolnych do dalszych badań umożliwiających weryfikację śladów fizykochemicznych pobieranych między innymi w czasie późniejszych oględzin zwłok. Wówczas w czasie ekshumacji do dalszych badań należy zabezpieczyć próbki wszelkich substancji, jakie wpłynęły do wnętrza trumny oraz z niej wypłynęły. Zasadne jest zabezpieczanie jako próbek kontrolnych wszelkich materiałów i substancji mogących wpłynąć na wyniki przyszłych badań fizykochemicznych. Nie można wykluczyć konieczności pobierania ziemi z wieka trumny, ścian bocznych wykopu oraz z dna grobu pod trumną.

Pobrania tego typu próbek kontrolnych powinien dokonywać specjalista ubrany w sterylny kombinezon ochronny, jednorazowe rękawiczki, sterylne ochraniacze na buty

oraz maskę ochronną, używający sterylnych narzędzi do zabezpieczania próbek oraz sterylnych pojemników właściwych dla danej substancji. Sterylne narzędzia oraz pojemniki wykorzystywane w czasie czynności, pochodzące z tej samej partii, dodatkowo powinny zostać zabezpieczone jako próbki kontrolne.

W przypadku konieczności zabezpieczenia śladów lub próbek kontrolnych zasadne jest dokumentowanie za pomocą aparatu fotograficznego miejsc, z których te ślady i próbki zostały pobrane.

Po wyjęciu z grobu trumny umieszcza się ją w foliowym worku transportowym, po czym worek ten wkłada się do metalowej skrzyni transportowej, a tę umieszcza się we wnętrzu karawanu (§ 12 ust. 3 r.p.z.s.l.).

Umieszczenie trumny w karawanie, zasypanie grobu i uprzątnięcie obszaru czynności ekshumacyjnych kończy merytorycznie tę czynność.

### **3.8. Czynności końcowe**

W czasie opisanych wyżej działań istnieje możliwość opisanie w treści protokołu ewentualnych poprawek i uzupełnień (art. 151 k.p.k.), a także sprawdzenia protokołu, odebrania ewentualnych oświadczeń, wniosków, żądań lub zarzutów osób biorących udział w czynności (art. 148 § 2, 150 § 2 k.p.k.).

Na dalszym etapie trumna jest transportowana na salę sekcyjną, gdzie następuje otwarcie skrzyni transportowej, usunięcie worka transportowego, po czym prowadzone są bardziej szczegółowe oględziny trumny połączone z jej otwarciem i wyjęciem z niej zwłok, a także ewentualnym zabezpieczaniem dodatkowych próbek kontrolnych. Czynności te powinny być dokumentowane w odrębnym protokole oględzin i otwarcia trumny.

Po dokonaniu autopsji prokurator decyduje o ewentualnym wydaniu zezwolenia na pochowanie zwłok, po czym niezwłocznie przekazuje je osobie deklarującej wolę zajęcia się pochówkiem. Dopiero wówczas osoba ta ma możliwość organizowania ponownego pogrzebu. Koszty ponownego pochówku nie powinny obciążać rodziny ekshumowanej osoby.

W przypadku braku woli ze strony najbliższej rodziny udziału w czynności ponownego złożenia zwłok do grobu działania te powinny zostać zlecone właściwemu zakładowi pogrzebowemu przez prokuratora. Zlecenie to powinno obejmować polecenie złożenia zwłok do trumny, przewiezienia na cmentarz, a następnie złożenia do grobu z zapewnieniem odpowiedniej oprawy, zgodnie z wolą rodziny zmarłego, a także przywrócenie nagrobka i okolic grobu do stanu sprzed ekshumacji.

### 3.9. Udział biegłego w wyjęciu zwłok z grobu

Udział biegłych w czynności wyjęcia zwłok z grobu, realizowanej w toku śledztwa, jest uzależniony od zakresu tej czynności. Przepisy nie obligują organu procesowego do wzywania biegłych do udziału w tej czynności, lecz konieczność taka może wynikać z okoliczności sprawy. Przyjmuje się, że do udziału w tej czynności można powołać biegłego z zakresu medycyny sądowej lub antropologii<sup>586</sup>. Jest to wskazane w przypadku konieczności czynienia ustaleń w ramach samej czynności ekshumacji, tj. wówczas, gdy czynność ta nie stanowi jedynie czynności *stricte* technicznej, a jest połączona na przykład z oględzinami zwłok. Niekiedy ekshumacja może polegać na wyjęciu zwłok oraz dokonaniu ich oględzin bez przewożenia do zakładu medycyny sądowej i kontynuowania czynności w postaci pełnej autopsji. Tego typu przypadki są jednak odosobnione, lecz nie można ich wykluczyć, szczególnie gdy w czasie ekshumacji istnieje możliwość ustalenia, czy dalsze czynności sekcyjne mają jakikolwiek sens dowodowy. Wówczas to opinia biegłego, posiadającego w tym zakresie wiadomości specjalne, staje się decydująca. W przypadku przeprowadzania ekshumacji w celu wykonania uzupełniających oględzin wcześniej badanych w ramach śledztwa zwłok może okazać się, że same oględziny ciała wyjętego z grobu na miejscu ekshumacji wystarczą do poczynienia ustaleń niezbędnych dla rozstrzygnięcia sprawy.

---

<sup>586</sup> K. Kremens, *op.cit.*, s. 5219.

## ROZDZIAŁ 4

### Przesłuchania uczestników oraz naocznych świadków katastrofy lotniczej

#### 4.1. Zagadnienia wprowadzające

##### 4.1.1. Definicja pojęcia „świadek”

Rozważania na temat problematyki realizacji czynności przesłuchania uczestników oraz naocznych świadków katastrofy lotniczej w toku postępowania przygotowawczego należy rozpocząć od zdefiniowania pojęcia „świadek”. W Kodeksie postępowania karnego próżno szukać definicji tego pojęcia, mimo że jest ono wielokrotnie w nim używane. Analiza przepisów tego aktu normatywnego prowadzi do wniosku, iż pojęcie „świadek” używane jest zasadniczo w dwóch znaczeniach.

Pierwsze rozumienie tego pojęcia odnosi się do osoby, która dysponuje informacjami na temat okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, uzyskanymi w ramach osobistych spostrzeżeń zmysłowych (świadek w znaczeniu materialnym)<sup>587</sup>. Chodzi tu więc o osobę, która za pomocą swoich zmysłów rejestrowała przebieg zdarzenia, przy którym była obecna i w związku z tym może swoje spostrzeżenia przekazać organowi procesowemu<sup>588</sup>. Warto podkreślić, że rodzaj zmysłu, za pomocą którego świadek dokonywał percepcji przebiegu zdarzenia zasadniczo nie ma znaczenia. Świadkiem zdarzenia w rozumieniu zaprezentowanym wyżej jest więc także osoba, która na przykład jedynie słyszała przebieg zdarzenia (nie widziała lecącego samolotu, lecz słyszała jedynie nierówną pracę silnika). Nie jest nim jednak osoba posiadająca wiedzę o zdarzeniu jedynie z relacji innych osób. Świadek taki, zwany „świadkiem ze słuchu”, stanowi niejako odrębną kategorię, której bliżej jednak do zaprezentowanego znaczenia pojęcia „świadek”, niż do drugiego, odnoszącego się do każdej osoby dopuszczonej do złożenia zeznań w charakterze świadka (świadek w znaczeniu formalnym)<sup>589</sup>.

Świadkiem w znaczeniu formalnym jest więc każda osoba, która została w tym charakterze wezwana lub przesłuchana w toku procesu karnego, niezależnie od tego, czy faktycznie posiadała informacje na temat zdarzenia i z jakiego źródła one pochodziły. Świadkiem w tym rozumieniu może być również osoba przesłuchana w toku postępowania karnego, zeznająca na okoliczności inne niż związane bezpośrednio z

<sup>587</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1961 roku, VI KO 37/60, OSNPG 1961, nr 7, poz. 99.

<sup>588</sup> J. Stańda, *Stanowisko świadka w polskim procesie karnym*, Warszawa 1976, s. 5; E. Gruza, *Pojęcie świadka w procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 2002, nr 235, s. 5.

<sup>589</sup> R. Koper, *Przesłuchanie świadka*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 4551–4552.

przebiegiem przestępnego zdarzenia, przykładowo specjalista przesłuchiwany co do okoliczności stwierdzonych podczas wykonywania czynności technicznych w ramach czynności, w której brał udział (art. 206 § 2 k.p.k.), lub osoba przeprowadzająca wywiad środowiskowy przesłuchiwana na okoliczność sposobu zbierania danych (art. 216 k.p.k.)<sup>590</sup>.

Podział na świadków w znaczeniu materialnym (faktycznym) i formalnym jest powszechnie akceptowany w doktrynie procesu karnego<sup>591</sup>.

W literaturze znane jest również pojęcie „świadka biegłego”, czyli osoby będącej świadkiem i jednocześnie dysponującej wiedzą fachową pozwalającą na wprowadzenie do procesu spostrzeżeń, czy też stwierdzeń nie tylko dzięki tej wiedzy zweryfikowanych, ale przede wszystkim dzięki tej wiedzy uzyskanych. Chodzi więc o świadka, który prawidłowo rejestruje fakty i dokonuje ich właściwej interpretacji z uwagi na fakt dysponowania wiadomościami niedostępnymi dla przeciętnego człowieka<sup>592</sup>.

W śledztwie poświęconym katastrofie lotniczej ze „świadkiem biegłym” mamy najczęściej do czynienia w przypadku przesłuchiwania uczestników zdarzenia będących lotnikami, czyli osobami posiadającymi wiedzę z szeroko pojętego lotnictwa z racji wykonywanego zawodu lub prywatnych zainteresowań<sup>593</sup>. Niekiedy dochodzi wręcz do sytuacji, że posiadający wiedzę z zakresu lotnictwa świadek, składający zaznania w ramach fazy relacji spontanicznej lub odpowiedzi na pytania, dokonuje samodzielnej oceny zdarzenia, w tym wysnuwa hipotezy lub wręcz kategoryczne twierdzenia o jego przyczynach. W takiej sytuacji wykorzystane procesowo mogą być zasadniczo jedynie depozycje świadka odnoszące się do faktów, a nie do prezentowanych ocen.

Mimo że wiedza specjalistyczna „świadka biegłego” i zarazem świadka w znaczeniu materialnym może być czasem niezwykle przydatna w procesie karnym, to nie może on pełnić w nim roli biegłego *sensu stricto* z uwagi na jednoznaczny zakaz zawarty

---

<sup>590</sup> *Ibidem*, s. 4556.

<sup>591</sup> J. Stańda, *op.cit.*, s. 5–11; R. Kmieciak., E. Skrętowicz, *Proces karny. Część ogólna*, Warszawa 2009, s. 315–316; T. Grzegorzczak, J. Tylman, *Polskie postępowanie karne*, Warszawa 2011, s. 504–505, K. Marszał, *Proces karny. Zagadnienia ogólne*, Katowice 2013, s. 394; R. Ponikowski, *Poszczególne dowody procesowe i ich przeprowadzanie*, [w] Z. Świda (red.), *Postępowanie karne. Część ogólna*, Warszawa 2008, s. 320; A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym. Teoria...*, *op.cit.*, s. 156; P. Wiliński, *Świadek incognito w polskim procesie karnym*, Kraków 2003, s. 23–29; R. Górecki, *Świadek w postępowaniu przygotowawczym*, Warszawa–Poznań 1987, s. 11–15; E. Gruza, *Pojęcie...*, *op.cit.*, s. 5–7.

<sup>592</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4555; J. Stańda, *op.cit.*, s. 23.

<sup>593</sup> Na potrzeby niniejszego rozdziału za uczestnika katastrofy lotniczej przyjęto każdą osobę związaną z przygotowaniem zarówno załogi, jak i statku powietrznego do lotu oraz z samym lotem od chwili wejścia na pokład w celu odbycia lotu do chwili zaistnienia katastrofy. Do uczestników katastrofy lotniczej, poza członkami załogi statku powietrznego, można więc zaliczyć również pasażerów oraz szerokie grono pracowników obsługi naziemnej.

w treści art. 196 § 1 k.p.k., który wynika z faktu, iż z reguły biegłego można zastąpić innym, a świadek jest *de facto* niezastępowalny<sup>594</sup>.

Bywa, że lotnicy w swoich zeznaniach dokonują daleko idących analiz zdarzenia i prezentują swój osobisty pogląd na sprawę, dysponując jedynie strzępami informacji. Tego typu spontaniczne oceny powinny znaleźć odzwierciedlenie w treści protokołu, ponieważ pozwalają na dokonanie ustaleń w zakresie nastawienia świadka do sprawy oraz do podmiotów uczestniczących w zdarzeniu, co może mieć niebagatelne znaczenie dla oceny wiarygodności tego świadka<sup>595</sup>.

#### 4.1.2. Znaczenie zeznań świadka

We współczesnym procesie karnym świadkowie są bez wątpienia jednym z kluczowych źródeł dowodowych<sup>596</sup>.

Celem przesłuchania jest zebranie informacji umożliwiających jak najwierniejsze odtworzenie przebiegu zdarzenia i okoliczności mu towarzyszących, istotnych z punktu widzenia procesu karnego<sup>597</sup>. Z powyższego wynika, że zadaniem świadka jest dostarczenie organowi procesowemu wszelkich informacji umożliwiających mu poznanie prawdy o zdarzeniu będącym przedmiotem sprawy<sup>598</sup>.

Świadcami w sprawie dotyczącej katastrofy lotniczej mogą być nie tylko jej bezpośredni uczestnicy, lecz także osoby posiadające wiedzę na temat stanu technicznego statku powietrznego, który uległ katastrofie, osoby posiadające informacje o procesie szkolenia, stanie zdrowia i kondycji załogi, a także osoby reprezentujące interesy zmarłych pokrzywdzonych tym zdarzeniem itp. Nierzadko świadkami w sprawie katastrofy są osoby mogące jedynie nieznacznie wzbogacić materiał dowodowy lub też takie, które wprowadzają jedynie chaos informacyjny, ponieważ ich depozycje są połączeniem zasłyszanych (najczęściej w mediach) informacji z domysłami na temat przebiegu i przyczyn medialnego zdarzenia. Zdarzają się również świadkowie z zaburzeniami psychicznymi, którzy nie mają żadnej wiedzy o zdarzeniu, lecz chcieliby podzielić się z organem procesowym swoimi przemyśleniami na jego temat. Częstym zjawiskiem jest również zgłaszanie się w roli świadka osadzonych w zakładach karnych, którzy w ten sposób chcą zmniejszyć monotonię związaną z odbywaniem kary.

---

<sup>594</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4555.

<sup>595</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *Przesłuchanie świadków w postępowaniach związanych z wypadkiem lotniczym*, „Problemy Kryminalistyki” 2018, nr 300, s. 27.

<sup>596</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4559.

<sup>597</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 25.

<sup>598</sup> J. Stańda, *op.cit.*, s. 11; R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 21; P. Tomaszewski, *Uwagi o dowodzie z zeznań świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1985, nr 4, s. 440.

Zeznania wszystkich przesłuchanych świadków wymagają szczegółowej analizy oraz oceny pod kątem zupełności i wiarygodności. Należy pamiętać, że od zarania rozwoju refleksji nad kwestią oceny zeznań świadków w toku procesu karnego, dostrzegano szereg okoliczności umniejszających wartość tego środka dowodowego. Wskazywano przy tym na skomplikowane procesy postrzegania, uwagi, zapamiętywania, przetwarzania myśli oraz odtwarzania zapamiętanych spostrzeżeń, które z żywych obrazów zaobserwowanych zdarzeń przeistaczają się jedynie w niewyraźne ich kontury<sup>599</sup>.

Wybitny przedstawiciel francuskiej kryminalistyki E. Locard twierdził, że zeznania świadków mają znikomą wartość dowodową i to nie tylko z winy świadka, lecz także przesłuchującego<sup>600</sup>. Bez wątpienia czynienie ustaleń na podstawie zeznań świadków wymaga od przesłuchującego wnikliwości, doświadczenia, jak również znajomości chociażby podstaw psychologii<sup>601</sup>.

Przesłuchując świadka w toku śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej, należy pamiętać o ogólnych zasadach korzystania z osobowych źródeł dowodowych. Przede wszystkim należy mieć świadomość słabych stron zeznań świadków, znać ich przyczyny i podejmować wszelkie działania mające na celu uniknięcie dalszej deformacji zeznań<sup>602</sup>. Wymusza to na przesłuchującym stałą aktywność w trakcie czynności przesłuchania, mającą na celu dostosowanie taktyki przesłuchania do okoliczności, których ono dotyczy, oraz do osoby przesłuchiwanej, tak aby uzyskać maksimum informacji i zarazem uniknąć wszelkiej sugestii.

Reasumując, należy stwierdzić, że mimo licznych niedoskonałości dowodu z zeznań świadka, postępującej technicyzacji wielu aspektów życia ludzkiego i dynamicznego rozwoju kryminalistyki, zeznania świadków do dziś pełnią szczególną rolę w systemie środków dowodowych procesu karnego<sup>603</sup>. Niekiedy wręcz są niezastąpione, zwłaszcza gdy w toku procesu dochodzi do konieczności poznania niuansów relacji międzyludzkich<sup>604</sup>.

---

<sup>599</sup> E. Locard, *Dochodzenie przestępstw według metod naukowych*, wyd. pol., Łódź 1937, s. 21.

<sup>600</sup> *Ibidem*.

<sup>601</sup> S. Kalinowski, *Postępowanie karne*, Warszawa 1966, s. 299.

<sup>602</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 174.

<sup>603</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4559; R. Kmiecik, *Źródła dowodu i środki dowodowe. Przeprowadzanie („wykorzystanie”) dowodów*, [w:] R. Kmiecik (red.), *Prawo dowodowe. Zarys wykładu*, Warszawa 2008, s. 149; K. Otłowski, *Przesłuchanie świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Praworządności” 1973, nr 6, s. 23; J. Kudrelek, *Świadek w postępowaniu karnym – stanowisko prawne*, „Przegląd Policyjny” 2007, nr 2 s. 81; E. Gruza, *Ocena wiarygodności zeznań świadków w procesie karnym. Problematyka kryminalistyczna*, Kraków 2003, s. 53–56; R. Górecki, *Rola i znaczenie dowodowe zeznań świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Nowe Prawo” 1980, nr 4, s. 83.

<sup>604</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4559.

Niezwykle istotną kwestią jest więc przygotowanie do przesłuchania oraz dokumentowanie zeznań świadków, które powinno przybrać wymaganą formę i przebiegać ściśle według reguł przewidzianych w obowiązujących przepisach<sup>605</sup>.

## **4.2. Przygotowanie do przesłuchania**

W toku śledztwa dotyczącego katastrofy, w tym katastrofy lotniczej, kluczowe czynności procesowe powinny być realizowane osobiście przez prokuratorów prowadzących postępowanie przygotowawcze<sup>606</sup>. Zlecenie czynności procesowych, w tym przesłuchań świadków funkcjonariuszom Policji lub innym organów procesu karnego (art. 311 § 2 k.p.k. w zw. z art. 312 k.p.k.), powinno zostać ograniczone do niezbędnego minimum.

W ramach zespołu śledczego powołanego do prowadzenia sprawy poszczególni prokuratorzy powinni, już na początkowym etapie śledztwa, zostać przydzieleni do realizacji konkretnych czynności zgodnie z głównymi wątkami śledztwa (art. 56 § 2 u. o prok.). Nie inaczej powinien wyglądać podział w zakresie planowanych w ramach śledztwa czynności przesłuchań świadków.

### **4.2.1. Lista świadków**

Czynność przesłuchania wymaga starannego przygotowania. W pierwszej kolejności należy ustalić listę osób mogących posiadać istotne dla sprawy informacje. Do osób tych z całą pewnością należą<sup>607</sup>:

- uczestnicy zdarzenia (załoga, w tym personel pokładowy, pasażerowie, kontrolerzy etc.),
- naoczni świadkowie zdarzenia (osoby widzące przelot, w tym spottersi),
- osoby uczestniczące w akcji ratunkowo-poszukiwawczej (strażacy, ratownicy medyczni, lekarze etc.),
- osoby posiadające wiedzę na temat szkolenia załogi,
- osoby posiadające wiedzę na temat stanu zdrowia załogi oraz kondycji psychofizycznej przed lotem,
- osoby posiadające wiedzę na temat stanu technicznego statku powietrznego,
- osoby posiadające wiedzę na temat stanu pogody w czasie przelotu, w tym w chwili zdarzenia,

---

<sup>605</sup> R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 136.

<sup>606</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 157–158.

<sup>607</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 26.



- osoby posiadające wiedzę na temat stanu infrastruktury lotniska, w rejonie którego doszło do zdarzenia,
- osoby najbliższe dla ofiar katastrofy.

Oczywiście katalog ten nie jest zamknięty i w konkretnej sprawie może okazać się konieczne przesłuchanie dodatkowo innych osób.

W przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej na miejsce zdarzenia niezwłocznie wysyłani są między innymi funkcjonariusze Policji z pionu kryminalnego. Ich zadaniem jest gromadzenie informacji o zdarzeniu, a także o potencjalnych źródłach dowodowych. Często praktyką jest dokonywanie tzw. rozpytań, będących czynnościami pozaprocesowymi, z których to nie sporządza się protokołu, lecz które dokumentuje się jedynie w formie notatki urzędowej (służbowej) lub zapisku w notatniku służbowym. Taka czynność ma więc charakter nieformalnej rozmowy funkcjonariusza Policji z osobą mogącą posiadać wiedzę na temat przedmiotowego zdarzenia<sup>608</sup>.

Warto pamiętać, że w zależności od okoliczności konkretnego zdarzenia jego naocznych świadków należy poszukiwać nie tylko w rejonie bezpośrednio sąsiadującym z wrakowiskiem, lecz czasami w odległości wielu kilometrów od niego, wzdłuż trasy przelotu<sup>609</sup>. Powyższe dotyczy przykładowo katastrof związanych z awarią systemów napędowych lub układów sterowania statkiem powietrznym, które wiązały się z jego uszkodzeniem i rozpadem jeszcze w czasie lotu<sup>610</sup>.

Zgodnie z treścią art. 174 k.p.k. notatka urzędowa czy też zapisek w notatniku służbowym nie mogą zastąpić protokołu zeznań świadka. Nie wyklucza to jednak możliwości przesłuchania w charakterze świadka funkcjonariusza będącego autorem notatki. Dowód ten jednak powinien zostać wykorzystywany niezwykle ostrożnie, ponieważ na jego podstawie nie wolno czynić ustaleń sprzecznych z zeznaniami osoby, o której mowa w notatce, przesłuchanej później w charakterze świadka<sup>611</sup>. Nie ma jednak przeszkód, aby niesprzeczne z zeznaniami takiej osoby zeznania funkcjonariusza Policji przeprowadzającego rozpytanie stanowiły swoiste wzmocnienie materiału dowodowego, potwierdzając niejako, że świadek zeznawał analogicznie do tego, co powiedział w czasie

<sup>608</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4556; J. Stańda, *op.cit.*, s. 14–15.

<sup>609</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 34.

<sup>610</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 26.

<sup>611</sup> M. Błoński, *Zeznania świadka*, [w:] M. Błoński, M. Zbrojewska, *Dowody i postępowanie dowodowe w procesie karnym. Komentarz praktyczny z orzecnictwem. Wzory pism procesowych*, Warszawa 2020, s. 57.

rozpytania, to jest w okolicznościach, w których zazwyczaj nie rozważa się jeszcze ewentualnych konsekwencji nieprawdziwych wypowiedzi<sup>612</sup>.

Wykorzystanie informacji uzyskanych w czasie rozpytania powinno wiązać się ze świadomością, że osoba rozpytywana, niepouczana o odpowiedzialności karnej za podanie nieprawdy, może znacznie swobodniej podchodzić do swojej wypowiedzi, w szerszym zakresie uzupełniać luki spostrzeżeń domysłami, zasłyszanyymi od innych informacjami lub może podawać nieprawdę, chcąc niejako „na siłę” pomóc organom badającym zdarzenie lub po prostu intencjonalnie kłamiąc<sup>613</sup>.

#### 4.2.2. Kolejność przesłuchań

Po ustaleniu listy świadków mogących dysponować informacjami istotnymi dla rozstrzygnięcia sprawy należy zaplanować kolejność przesłuchań. W kryminalistyce przyjmuje się, że w pierwszej kolejności powinni zostać przesłuchani świadkowie, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że są najbardziej bezstronni i godni zaufania, a zarazem posiadają informacje na temat najistotniejszych okoliczności sprawy, umożliwiającą odtworzenie przebiegu całego, objętego postępowaniem, zdarzenia<sup>614</sup>. Wynika to z faktu, że każde następne przesłuchanie „jest tym efektywniejsze, im większym zasobem wysoce prawdopodobnych informacji dysponuje przesłuchujący”<sup>615</sup>. Warto zauważyć, że na początkowym etapie śledztwa niezwykle trudno dokonać właściwej oceny wiarygodności świadka, w szczególności jeżeli na późniejszym etapie okazuje się, że „godny zaufania” świadek może stać się podejrzanym.

Powyższe dotyczy przede wszystkim świadków będących zarazem uczestnikami zdarzenia. Ich przesłuchania są istotne, ponieważ zazwyczaj dają możliwość uzyskania dużej ilości rzetelnych informacji. Należy pamiętać jednak, że depozycje tego rodzaju świadków nie zawsze zawierają pełne dane o okolicznościach katastrofy. Wynika to chociażby z ich obawy o możliwość późniejszego posądzenia o przyczynienie się do tragedii.

Powyższe okoliczności czynią zasadnym twierdzenie, że poza przesłuchaniami uczestników zdarzenia kluczową czynnością śledztwa w sprawie katastrofy lotniczej jest

---

<sup>612</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 2007 roku, V KK 183/06, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2007, nr 7–8, poz. 2.

<sup>613</sup> Por. S. Waltoś, *Swoboda wypowiedzi osoby przesłuchiwanej w procesie karnym*, „Państwo i Prawo” 1975, nr 10, s. 65.

<sup>614</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 111.

<sup>615</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 195.

przesłuchanie również naocznych świadków zdarzenia jako tych, których depozycje wydają się zazwyczaj bezstronne i nierzadko istotne dowodowo<sup>616</sup>.

Podsumowując, należy stwierdzić, że na początkowym etapie śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej uczestnicy zdarzenia oraz jego naoczni świadkowie stanowią kategorię kluczowych świadków zarówno dla dalszego toku postępowania, jak i finalnie dla rozstrzygnięcia sprawy.

Uwzględniając powyższe, niezwykle ważne staje się wyznaczenie konkretnych terminów poszczególnych przesłuchań tego rodzaju świadków, bacząc jednocześnie na to, aby przesłuchania najistotniejszych z nich odbyły się w możliwie krótkim czasie od zdarzenia. Przeprowadzone badania wykazały, że najlepsze rezultaty daje przesłuchanie w okresie od 2–3 do maksymalnie 8 dni od zdarzenia będącego przedmiotem przesłuchania. Okres ten ma z jednej strony sprzyjać zmniejszeniu poziomu emocji towarzyszących zdarzeniu, które mogą działać zniekształcająco na treść zeznań, z drugiej zaś umożliwić przemyślenie i uporządkowanie świadkowi materiału pamięciowego.

Uczestnicy katastrofy lotniczej są zazwyczaj przesłuchiwanie bezpośrednio po zaistnieniu katastrofy. Przed przesłuchaniem poddawani są badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu i pobierana jest od nich krew do dalszych badań (m.in. na obecność innych substancji psychoaktywnych)<sup>617</sup>. Niezwykle istotne jest ustalenie kondycji psychicznej osoby przesłuchiwanej, dlatego świadkowie tego rodzaju zasadniczo powinni być przesłuchiwanie z udziałem psychologa (art. 192 § 2 k.p.k.). Nie należy zapominać, że na silny stres związany z zaistnieniem katastrofy narażeni są nie tylko członkowie załogi statku powietrznego oraz jego pasażerowie, ale również kontrolerzy odpowiedzialni za bezpieczeństwo w obszarze przez siebie kontrolowanym.

W tym miejscu warto zauważyć, że w przypadku katastrofy lotniczej, świadek zdarzenia, w ciągu zaledwie kilku dni styka się z dziesiątkami, jak nie setkami informacji medialnych oraz relacjami innych osób dotyczących katastrofy. Osoba będąca świadkiem naocznym zdarzenia wielokrotnie relacjonuje to, co widziała, a nierzadko wymienia się spostrzeżeniami z innymi naocznymi świadkami oraz osobami bardziej lub mniej zorientowanymi w sprawie. W oczywisty sposób nie sprzyja to porządkowaniu materiału pamięciowego, dlatego wydaje się uzasadnione przesłuchiwanie bezpośrednich świadków zdarzenia w możliwie krótkim czasie od momentu jego zaistnienia.

W przypadku dużej liczby świadków nie sposób jest przesłuchać ich w krótkim czasie, w szczególności gdy czynności przesłuchań są realizowane przez jednego

---

<sup>616</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 24–32.

<sup>617</sup> *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 32.

przesłuchującego. Zdarza się więc, że przesłuchania są prowadzone przez wielu prokuratorów lub funkcjonariuszy Policji, nierzadko w drodze pomocy prawnych, co zazwyczaj wpływa negatywnie na jakość tych czynności procesowych. Kluczowych dla pozyskania istotnych informacji o okolicznościach zdarzenia świadków powinien przesłuchiwać osobiście prokurator prowadzący sprawę. W przypadku powołania do sprawy zespołu prokuratorów każdy z nich powinien przesłuchiwać świadków związanych z wyznaczonym mu zakresem postępowania.

Należy unikać narażania świadków na długotrwałe oczekiwanie na przesłuchanie. Może to bowiem negatywnie wpłynąć na późniejsze zeznania, zwłaszcza gdy opóźnienie w rozpoczęciu czynności prowadzi do sytuacji, w której wezwani świadkowie wymieniają wzajemnie spostrzeżenia i poglądy<sup>618</sup>. Negatywnie należy ocenić twierdzenie, że obowiązek zapobiegania porozumiewaniu się świadków, wynikający z treści art. 371 § 2 k.p.k., dotyczy jedynie przewodniczącego składu sądzącego, a więc istnieje dopiero w postępowaniu jurysdykcyjnym<sup>619</sup>. Praktyką powinno być izolowanie świadków przesłuchanych od oczekujących na przesłuchanie już na etapie postępowania przygotowawczego (zob. § 4 ust 2 r.w.t.p.o.).

#### **4.2.3. Miejsce przesłuchania**

Niebagatelną kwestią związaną z przesłuchaniem świadka w śledztwie poświęconym katastrofie lotniczej jest wybór miejsca przesłuchania. Zasadą jest realizowanie czynności przesłuchania w siedzibie właściwej do prowadzenia sprawy jednostce organizacyjnej prokuratury, Policji lub Żandarmerii Wojskowej (§ 152 zd. 2 reg. prok.)<sup>620</sup>. Miejsce, w którym będzie przesłuchiwany świadek, powinno zapewniać skupienie uwagi oraz swobodę wypowiedzi.

Zarówno w przypadku przesłuchiwania uczestników, jak i naocznych świadków zdarzenia należy rozważyć możliwość przesłuchania ich na miejscu, z którego obserwowali przebieg katastrofy. Takie przesłuchanie umożliwia zmysłowy kontakt z miejscem zdarzenia nie tylko świadka, ale i przesłuchującego<sup>621</sup>. Pierwszemu z nich ułatwia to przypomnienie sobie okoliczności związanych ze zdarzeniem dzięki kojarzeniu wspomnień z obrazem miejsca, z którego świadek obserwował wydarzenia, a

---

<sup>618</sup> R. Górecki, *Karno-procesowe problemy przesłuchania świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Kryminalistyki” 1984, nr 164, s. 255–256.

<sup>619</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4594.

<sup>620</sup> *Ibidem*, s. 4586.

<sup>621</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 93–94.

drugiemu z nich wyobrażenie sobie sytuacji i jej efektywniejsze zrozumienie, co umożliwia bieżącą weryfikację wszystkich wątpliwości lub niejasności.

W przypadku tego typu przesłuchania rozpoczyna się ono niekiedy od swego rodzaju okazania miejsca (art. 173 § 1 k.p.k.). Dawniej uważano, że takie okazanie powinno być przeprowadzane z zachowaniem zasad okazania grupowego<sup>622</sup>. Aktualnie za słuszne należy uznać bardziej praktyczne podejście do tej kwestii, przewidujące, że to przesłuchiwany powinien wskazać dane miejsce<sup>623</sup>. Wówczas jednak czynność ta *de facto* nie będzie stanowiła okazania, co koreluje z literalną treścią art. 173 § 1 k.p.k. stanowiącego, że przedmiotem okazania może być jedynie inna osoba, jej wizerunek lub rzecz<sup>624</sup>. Takie rozpoznanie miejsca, z którego świadek obserwował zdarzenie, może więc przyjąć formę wizji lokalnej, uzupełniających oględzin miejsca zdarzenia lub eksperymentu procesowego (art. 211 k.p.k.)<sup>625</sup>. Pozwala to niekiedy na ustalenie, czy świadek rzeczywiście obserwował zdarzenie osobiście czy też jego depozycje są wynikiem uzyskania informacji od innych osób<sup>626</sup>. Istotną rolę odgrywają wówczas odpowiednio sformułowane pytania kontrolne oraz sporządzenie precyzyjnej dokumentacji zdjęciowej obrazującej pole widzenia świadka w chwili zdarzenia<sup>627</sup>. Przesłuchania na miejscu obserwacji lub miejscu zdarzenia mogą być realizowane również w toku oględzin lub eksperymentu procesowego (art. 212 k.p.k.)<sup>628</sup>.

W przypadku przesłuchiwania osób ciężko chorych do realizacji tej czynności dochodzi *in articulo mortis* w miejscu ich aktualnego pobytu, tj. domu, szpitalu, hospicjum etc., przy czym czynność tę przeprowadza sąd na wniosek strony, prokuratora lub innego organu prowadzącego postępowanie przygotowawcze (art. 316 § 3 k.p.k.). Wówczas reguły taktyczno-techniczne przeprowadzania czynności przesłuchania wynikają nie tylko z przesłanek natury dowodowej, ale również z, często przeciwstawnych im, wskazań lekarza sprawującego opiekę nad świadkiem<sup>629</sup>.

Szczególny charakter przesłuchania osoby znajdującej się w ciężkim stanie zdrowia wynika z występowania czynników medycznych, faktologicznych, prawnych i kryminalistycznych<sup>630</sup>.

---

<sup>622</sup> A. Taracha, *Okazanie...*, *op.cit.*, s. 10.

<sup>623</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 273.

<sup>624</sup> D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5125.

<sup>625</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 127–128.

<sup>626</sup> D. Frączak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 27.

<sup>627</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 207–208.

<sup>628</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4590.

<sup>629</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 248.

<sup>630</sup> *Ibidem*, s. 249.

W przypadku hospitalizowanego świadka o możliwości jego przesłuchania decyduje lekarz prowadzący. Wynika to z faktu, że życie i zdrowie świadka jest dobrem o wartości wyższej niż dobro śledztwa wyrażające się w dążeniu do ustalenia prawdy materialnej. W przypadku ciężkiego stanu zdrowia świadka czynności terapeutyczne mają zawsze pierwszeństwo przed czynnościami procesowymi.

Po wyrażeniu przez lekarza zgody na przesłuchanie świadka znajdującego się w ciężkim stanie zdrowia, lekarz ten może zastrzec swój udział w czynności w celu monitorowania stanu pacjenta, w tym jego zdolności do odtwarzania spostrzeżeń. Oświadczenia lekarza w tym zakresie powinny zostać odnotowane w treści protokołu.

W czasie tego typu czynności szczególnie zasadne wydaje się uczestnictwo biegłego psychologa, choć nie bez znaczenia pozostaje postulat ograniczenia kręgu osób uczestniczących.

W sytuacji zagrożenia dobra pacjenta lekarz może zażądać przerwania czynności. Czynność należy przerwać również po stwierdzeniu, że wątpliwa jest zdolność świadka do odtwarzania spostrzeżeń (np. w wyniku działania środków farmakologicznych). Przesłuchujący powinien więc starać się wykorzystać efektywnie każdą chwilę przesłuchania, skupiając się na kwestiach najistotniejszych pod względem dowodowym.

Przesłuchanie osoby znajdującej się w ciężkim stanie zdrowia, będącej ofiarą katastrofy, odbywa się zazwyczaj na terenie szpitala. Bez wątpienia nie jest to miejsce ułatwiające przeprowadzenie tej czynności i niezwykle trudno uznać ją za komfortową dla jakiegokolwiek jej uczestnika, dlatego od przesłuchującego wymaga się szczególnych predyspozycji psychicznych, a także umiejętności organizacyjnych.

Zaplanowanie i realizacja tej czynności z udziałem sądu nierzadko zabiera cenny czas, który zwykle nie jest nieograniczony. Obawa pogorszenia stanu zdrowia świadka i rychłej jego śmierci może niekiedy przemawiać za przeprowadzeniem tej czynności bez udziału sądu, dlatego tak ważne jest jej właściwe udokumentowanie.

W każdym przypadku przesłuchanie osoby znajdującej się w ciężkim stanie zdrowia powinno być czynnością jak najmniej oddziałującą na świadka, dlatego też zazwyczaj znacznie ogranicza się część wstępną przesłuchania, rezygnuje z podpisania przez świadka oświadczenia o pouczeniu na temat odpowiedzialności za złożenie fałszywych zeznań, a także z fazy relacji spontanicznej przesłuchania, poprzestając na zadawaniu najistotniejszych dowodowo pytań<sup>631</sup>. Protokół jest ograniczany do najważniejszych oświadczeń uczestników i bywa, że nie jest on odczytywany świadkowi.

---

<sup>631</sup> *Ibidem*, s. 251.

Ewentualny brak możliwości uzyskania podpisów świadka nie oznacza jednak, że protokół przesłuchania nie powinien zostać podpisany przez pozostałe osoby uczestniczące w czynności. Podpisy te stanowią swoistą gwarancję, iż treść protokołu odpowiada treści zeznań świadka, a wszelkie pozostałe elementy czynności utrwalone w protokole były realizowane dokładnie tak, jak w nim to opisano. Przyczyna braku podpisu świadka powinna zostać odnotowana w treści protokołu (art. 121 k.p.k.).

W skrajnych przypadkach istnieje możliwość udokumentowania wypowiedzi świadka znajdującego się w ciężkim stanie zdrowia (np. umierającego na miejscu katastrofy) w formie notatki urzędowej sporządzonej przez funkcjonariusza Policji. Notatka taka nie może być co prawda ekwiwalentem zeznań (art. 174 k.p.k.), ale z powodzeniem może stanowić „informację o wymienionych w niej zdarzeniach i ich okolicznościach”, a także dostarczyć danych umożliwiających przeprowadzenie innych czynności, zarówno pozaprocesowych, jak i procesowych<sup>632</sup>.

Należy pamiętać, że ciężki stan zdrowia świadka może być wynikiem urazu fizycznego i psychicznego. Tego rodzaju urazy są wręcz typowymi następstwami katastrof lotniczych.

Przesłuchanie przeprowadzane w sytuacji pogarszającego się stanu zdrowia świadka może okazać się czynnością niepowtarzalną. Zastosowanie wówczas dostosowanej do stanu świadka metody przesłuchania oraz użycie urządzenia utrwalającego obraz i dźwięk umożliwiają takie przeprowadzenie czynności, że uzyskany protokół wraz z załącznikami będzie stanowić wartościowy środek dowodowy możliwy do wykorzystania w toku dalszych faz postępowania karnego. Utrwalanie obrazu i dźwięku w czasie czynności procesowej przesłuchania nabiera szczególnego znaczenia w przypadku, gdy uczestnik katastrofy znajduje się w ciężkim stanie zdrowia. Zapis audio-wideo pełni wówczas rolę ekwiwalentu bezpośredniości, a protokół niekiedy staje się jedynie swego rodzaju „certyfikatem” autentyczności owego zapisu<sup>633</sup>.

O przesłuchanie świadka przez sąd w trybie art. 316 § 3 k.p.k. należy wnioskować zawsze w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa późniejszej niemożności przesłuchania świadka na rozprawie. Taką powinność aktywizować będzie nie tylko informacja o ciężkim stanie świadka, co do którego rokowania nie są pomyślne, ale również planowany na dłuższy czas lub na stałe wyjazd świadka za granicę<sup>634</sup>.

---

<sup>632</sup> *Ibidem*, s. 252.

<sup>633</sup> *Ibidem*, s. 254.

<sup>634</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4586.

W tym miejscu jedynie na marginesie należy wskazać, że istnieje również możliwość realizacji czynności przesłuchania świadka poprzez zorganizowanie telekonferencji (art. 177 § 1a k.p.k.). Tego rodzaju przesłuchanie jest preferowane w przypadku przesłuchiwania świadków mieszkających w miejscowościach znacznie oddalonych od siedziby organu prowadzącego czynność i ma na celu zmniejszenie kosztów oraz uciążliwości dla świadka związanych z koniecznością udziału w czynności przesłuchania<sup>635</sup>.

#### **4.2.4. Przygotowanie merytoryczne organu procesowego**

Do czynności przesłuchania świadka należy przygotować się tak, aby zminimalizować potrzebę powtarzania tej czynności z konkretnym świadkiem. W śledztwach dotyczących katastrof lotniczych niezwykle rzadko udaje się przygotować i przeprowadzić przesłuchanie w taki sposób, aby nie było konieczne ponowne wzywanie i uzupełniające przesłuchanie świadka<sup>636</sup>. Dotyczy to przede wszystkim świadków przesłuchiwanym na początkowym etapie tego rodzaju śledztwa, a zatem wtedy, gdy wiele okoliczności sprawy, co do których należałoby świadkowi zadać pytania, nie jest jeszcze znanych.

Przygotowanie do przesłuchania powinno obejmować dokładne zapoznanie się z materiałem dowodowym zgromadzonym dotychczas w sprawie, w szczególności w zakresie, w którym spodziewamy się uzyskać informacje od świadka<sup>637</sup>. Brak znajomości materiałów sprawy przez prowadzącego czynność skutkuje ogólnikowością przesłuchania, czego konsekwencją jest zazwyczaj konieczność ponownego, uzupełniającego przesłuchania świadka<sup>638</sup>.

Podobnie wygląda sytuacja, gdy przesłuchujący nie posiada wiedzy o charakterze ogólnym, niezbędnej do zrozumienia i opisu zdarzenia będącego przedmiotem śledztwa. W przypadku postępowania karnego dotyczącego zdarzenia lotniczego od przesłuchującego należy wymagać chociażby minimum wiedzy z zakresu lotnictwa, w tym budowy i zasad działania statku powietrznego oraz jego podzespołów mogących mieć związek z katastrofą. Niezwykle ważne jest operowanie przez przesłuchującego właściwym, jednoznacznym nazewnictwem odnoszącym się nie tylko do elementów statku powietrznego, lecz także procedur związanych z lotem.

---

<sup>635</sup> Szerzej na ten temat: *Ibidem*, s. 4587–4588.

<sup>636</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 25.

<sup>637</sup> *Ibidem*, s. 26.

<sup>638</sup> P. Horoszowski, *Ogólne zasady taktyki przesłuchania*, „Nowe Prawo” 1954, nr 5–6, s. 54.



Przesłuchujący powinien znać topografię miejsca zdarzenia oraz miejsca, z którego obserwował zdarzenie świadek<sup>639</sup>. Powinien znać wszystkie wersje kryminalistyczne zdarzenia i ustalić choćby ramowo zakres zagadnień, których będzie dotyczyć przesłuchanie. Przesłuchujący powinien również zgromadzić niezbędne szkice, plany, mapy, makiety (statku powietrznego, lotniska, miejsca zdarzenia etc.). Niekiedy w czasie przesłuchania przydatne mogą być wizualizacje i symulacje komputerowe lub komputerowe mapy satelitarne obrazujące rejon zdarzenia.

Ważną kwestią jest pozyskanie możliwie dużo informacji o świadku, tak aby można było dostosować do niego taktykę przesłuchania, czas i miejsce czynności, a także zakres i sposób wykorzystania środków technicznych służących utwaleniu lub ułatwieniu czynności<sup>640</sup>.

Dobrą praktyką jest sporządzenie planu przesłuchania, chociażby w postaci notatki obejmującej listę zagadnień lub schematu prezentującego przebieg czynności<sup>641</sup>.

Przed przesłuchaniem należy też ustalić, czy w czynności powinien uczestniczyć biegły z zakresu psychologii lub psychiatrii (art. 192 § 2 k.p.k.), a także czy nie należy poddać świadka badaniom (np. na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu) lub oględzinom lekarskim<sup>642</sup>. W przypadku świadków będących zarazem uczestnikami zdarzenia okoliczności te powinny być oceniane szczególnie wnikliwie.

### 4.3. Uczestnicy czynności przesłuchania

W przesłuchaniach kluczowych świadków w sprawie katastrofy lotniczej, poza prowadzącym czynność prokuratorem (art. 170 ust. 1 regul.prok.), dodatkowo powinien uczestniczyć protokolant (prokurator lub asystent prokuratora – zob. § 176 ust. 1 regul.prok.). Udział protokolanta w przesłuchaniu świadka umożliwia skupienie się prokuratora prowadzącego czynność na zadawaniu pytań i obserwacji reakcji świadka. Pozwala również na sporządzanie notatek i właściwe zredagowanie pytań uzupełniających, wyjaśniających i kontrolnych.

W przypadku powierzenia śledztwa (w całości, w określonym zakresie) lub konkretnie czynności przesłuchania innemu organowi uprawnionemu czynność ta może

---

<sup>639</sup> R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 73–74; E. Gruza, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 200.

<sup>640</sup> J. Kufel, A. Szatkowska, M. Jędrasik, L. Opuk-Organista, *Taktyka przesłuchania świadka jako przykład wykorzystania psychologii kryminalistycznej w postępowaniu karnym*, [w:] J. Kasprzak, B. Młodziejowski (red.), *Kryminalistyka i inne nauki pomocowe w postępowaniu karnym*, Olsztyn 2009, s. 301.

<sup>641</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 178; C.B. Mueller, L.C. Kirkpatrick, *Evidence*, Thompson West 2008, s. 139; N.J. Gordon, W.L. Fleisher, *Effective Interviewing and Interrogation Techniques*, "Academic Press" 2002, s. 45–51.

<sup>642</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 4.5 niniejszej pracy.

być prowadzona przez wyznaczonego do tego funkcjonariusza (art. 311 § 2 k.p.k. w zw. z art. 312 k.p.k.). Warto jednak zauważyć, że zgodnie z treścią § 152 regul.prok. w przesłuchaniu świadka dokonywanym osobiście przez prokuratora nie może brać udziału lub być przy nim obecny funkcjonariusz Policji albo innego uprawnionego organu, prowadzący postępowanie lub wykonujący czynności procesowe z udziałem przesłuchiwanej osoby. Istnieje jednak możliwość, że z uwagi na dobro postępowania prokurator dopuści takiego funkcjonariusza do czynności. Wówczas to powinien zawrzeć w treści protokołu przesłuchania stosowne zarządzenie w tym przedmiocie.

Niekiedy w czasie przesłuchania zachodzi konieczność przeprowadzenia czynności technicznych związanych z rejestracją jej przebiegu, przeprowadzeniem jej w postaci telekonferencji, zaprezentowaniem wizualizacji etc. Wówczas niezbędnym uczestnikiem czynności staje się specjalista udzielający wsparcia organowi procesowemu w sprawnym przeprowadzeniu przesłuchania (art. 205 § 1 k.p.k.).

W przypadku przesłuchiwania uczestników oraz naocznych świadków katastrofy lotniczej, w szczególności bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia, może zaistnieć konieczność uczestnictwa w tej czynności biegłego psychologa mogącego wypowiedzieć się w ramach opinii na temat stanu psychicznego świadka, jego stanu rozwoju umysłowego, zdolności postrzegania lub odtwarzania przez niego postrzeżeń (art. 192 § 2 k.p.k.)<sup>643</sup>.

W czynności przesłuchania uczestników katastrofy, w szczególności lotników, powinien brać udział również biegły z dziedziny objętej tematyką przesłuchania. Pełni on wówczas rolę konsultacyjną, wspierając niejako organ procesowy w formułowaniu poszczególnych pytań i eksplorowaniu wątków najbardziej istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>644</sup>.

Nie należy zapominać, że w czynności przesłuchania świadka mogą uczestniczyć również strony, obrońcy, pełnomocnicy (art. 171 § 2 k.p.k.), a także inne podmioty uprawnione wskazane w przepisach szczególnych (*vide* art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot.).

#### **4.3.1. Problematyka udziału członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w przesłuchaniach świadków w toku postępowania przygotowawczego**

Jednym ze szczególnych, pozakodeksowych uregulowań jest art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. dający uprawnienie do udziału w przesłuchiowaniu świadków członkom organów ds. badania zdarzeń lotniczych oraz osobom działającym z ich upoważnienia, a także

---

<sup>643</sup> *Ibidem*.

<sup>644</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 5.3.4 niniejszej pracy.

upoważnionym przedstawicielom użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem, którzy biorą udział w badaniu zdarzenia lotniczego (art. 136 ust. 3 i 3a pr.lot.). Podkreślenia wymaga fakt, że *ratio legis* wskazanej wyżej regulacji przemawia za twierdzeniem, iż uprawnienie to jest ograniczone do świadków, których depozycje choćby hipotetycznie mogłyby pomóc w badaniu zdarzenia lotniczego<sup>645</sup>.

Zakres udziału członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w czynnościach postępowania przygotowawczego można ustalić na podstawie przyznanych im uprawnień. Uprawnienia członków obu działających w Polsce komisji, tj. PKBWL i KBWLLP wynikają między innymi z przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze<sup>646</sup>.

Jak już wspomniano, na podstawie art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot., po okazaniu legitymacji członkowie PKBWL, jak również osoby działające z jej upoważnienia, są uprawnieni do udziału w przesłuchiwanie świadków, w tym świadków przesłuchiwanym w toku postępowania karnego. Na mocy art. 140 ust. 2 pr.lot. w zw. z art. 1 ust. 4 pr.lot. uprawnienia wynikające z art. 136 ust. 1 pr.lot., przysługujące członkom PKBWL, przysługują również członkom KBWLLP.

Tymczasem jedną z naczelnym zasad rządzących postępowaniem przygotowawczym jest zasada tajności. Pojęcie tajemnicy postępowania przygotowawczego nie jest terminem ustawowym. Zostało ono ukształtowane w wyniku interpretacji wielu przepisów prawa karnego *sensu largo* i *de facto* wynika z *ratio legis* ustawodawcy, który ustanowił wiele norm ograniczających dostęp do informacji o toczącym się śledztwie lub dochodzeniu, a także przepis wyraźnie przewidujący sankcję za upublicznianie wiadomości z postępowania przygotowawczego (*vide* art. 241 k.k.). Utrzymywanie w tajemnicy taktyki realizacji zaplanowanych czynności oraz wyników ustaleń czynionych w toku śledztwa ma na celu zabezpieczenie prawidłowego toku postępowania i/lub ochronę ważnego interesu państwa (art. 156 § 5 k.p.k.)<sup>647</sup>.

Zgodnie z treścią art. 92 § 1 i 102 § 1 pr.prok. prokurator jest gwarantem zachowania tajemnicy prowadzonego lub nadzorowanego postępowania

---

<sup>645</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 136 ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 561.

<sup>646</sup> t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 ze zm.

<sup>647</sup> H. Paluszkiewicz, *Akta sprawy karnej*, [w:] K. Dudka, H. Paluszkiewicz, *Postępowanie karne*, Warszawa 2017, s. 247–248.

przygotowawczego<sup>648</sup>. W swoich działaniach zawsze powinien kierować się dobrem owego postępowania, nie tracąc jednak z pola widzenia innych, czasem nawet istotniejszych dóbr. W przypadku tzw. jawności wewnętrznej, tj. jawności wobec stron i ich reprezentantów procesowych, dobrem konkurującym z dobrem postępowania jest na przykład prawo do obrony manifestujące się między innymi poprzez prawo do zaznajomienia się z aktami postępowania, będące istotną gwarancją rzetelnego procesu<sup>649</sup>.

W przypadku komisji badającej katastrofę lotniczą mamy do czynienia z jawnością zewnętrzną postępowania, a dobrem konkurującym będzie poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie. Nie powinno budzić żadnych wątpliwości, że dobro to jest szczególnej wagi i w związku z tym odmowa udzielenia informacji ze śledztwa lub udostępnienia akt sprawy będzie wymagać zaistnienia wyjątkowych okoliczności (art. 156 § 5 k.p.k.). Każdy przypadek należy jednak traktować indywidualnie.

Wynikające z treści art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. uprawnienie członków komisji do udziału w przesłuchaniach, bez informacji o tym, jacy świadkowie zostali już przesłuchani, a jakich świadków dopiero planuje się przesłuchać w ramach śledztwa, jest *de facto* uprawnieniem fikcyjnym.

Udzielając komisji informacji z akt śledztwa, prokurator działa zgodnie z treścią art. 137 ust. 1 pr.lot. Wnioskowana przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych informacja może dotyczyć przykładowo faktu przesłuchania w toku śledztwa, w charakterze świadka, określonej osoby. Kwestia ta nie wydaje się jednak tak kontrowersyjna, jak udzielanie informacji na temat planów przesłuchania określonego świadka. Należy podkreślić, że ważnym elementem niejawności śledztwa jest jego planowanie. W zaistniałej sytuacji z jednej strony nie powinno się ujawniać planów czynności śledztwa, z drugiej zaś członkowie komisji posiadają – wynikające z treści art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. – uprawnienie do udziału w przesłuchaniach świadków, co bez poinformowania ich o planowanych czynnościach przesłuchań wydaje się być uprawnieniem iluzorycznym.

Reasumując, o ile fakt konieczności dopuszczenia członka komisji do udziału w czynności przesłuchania w toku postępowania przygotowawczego – na podstawie wskazanego wyżej przepisu – nie budzi większych wątpliwości, o tyle informowanie o planowanych w śledztwie przesłuchaniach wiąże się z ujawnianiem przyjętej w danej

---

<sup>648</sup> Artykuł 102 § 1 pr.prok. Prokurator jest obowiązany zachować w tajemnicy okoliczności sprawy, o których w postępowaniu przygotowawczym, a także poza jawną rozprawą sądową, powziął wiadomość ze względu na swoje stanowisko prokuratora.

<sup>649</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4590.

sprawie taktyki przesłuchań. W tej sytuacji wysoce problematyczne jest rozpoznanie wniosku organu ds. badania zdarzeń lotniczych o umożliwienie udziału członków komisji w przesłuchaniach wszystkich świadków. W celu umożliwienia właściwego rozpoznania takiego wniosku zasadne byłoby zawarcie w jego treści danych identyfikujących świadków oraz uzasadnienia wskazującego na to, że udział w ich przesłuchaniach jest niezbędny do realizacji celów badania. Póki co wymóg taki nie został przewidziany, co nie ułatwia współpracy pomiędzy prokuraturą a organami ds. badania zdarzeń lotniczych.

*De lege ferenda* należałoby uzupełnić treść art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. o słowo „wskazanych”, co obligowałoby komisję do precyzowania we wniosku personaliów osób, w przesłuchaniu których jej przedstawiciele chcieliby uczestniczyć.

Jedynie na marginesie należy wskazać, że pomoc, o której mowa w art. 137 ust. 1 pr.lot., nie może przybrać postaci swoistego „zlecenia” przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych prokuraturze lub innemu podmiotowi, działań potencjalnie przydatnych w procesie badawczym komisji. Komisja nie może więc niejako „zlecić” prokuraturze lub innemu organowi procesu karnego przesłuchania w charakterze świadka danej osoby, która przykładowo nie chce stawić się na wezwanie komisji lub której wypowiedzi pozostają w jawnej sprzeczności z ustaleniami organu ds. badania zdarzeń lotniczych.

W tym miejscu warto zauważyć, że rozporządzenie 996/2010 rozszerza uprawnienia członków PKBWL o możliwość żądania od świadków nie tylko informacji, ale i dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego (art. 11 ust. 2 lit. f). O ile logiczne wydaje się twierdzenie, że uprawnienie to w zakresie żądania od świadków dowodów może być w pełni realizowane przez członków PKBWL w ramach samodzielnego przesłuchiwanie świadków, to trudny do zaakceptowania wydaje się pogląd, że art. 11 ust. 2 lit. f rozporządzenia 996/2010 przewiduje uprawnienie do żądania dowodów jedynie na potrzeby prac komisji w trakcie przesłuchania realizowanego w toku procesu karnego. Prowadziłoby to do generowania konfliktu pomiędzy organem procesowym a komisją w zakresie władztwa nad żądanym dowodem mogącym mieć istotne znaczenie dla obu postępowań. Przyjęcie tezy o możliwości przejęcia we władanie komisji dowodu żądanego od świadka w trakcie przesłuchania realizowanego w toku postępowania karnego stałoby w rażącej sprzeczności z treścią art. 5 ust. 6 rozporządzenia 996/2010 stanowiącego o tym, że badania zdarzeń lotniczych muszą pozostawać bez uszczerbku dla wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności.

## 4.4. Dokumentacja zeznań świadków katastrofy lotniczej

### 4.4.1. Protokół

Przesłuchanie jest podstawową metodą uzyskiwania informacji od osobowych źródeł dowodowych, realizowaną przez organ procesowy w sposób bezpośredni i ustny, obligatoryjnie utrwalaną za pomocą protokołu (art. 143 § 1 pkt 2 k.p.k.)<sup>650</sup>.

Protokół z tej czynności staje się *de facto* formą utrwalenia uzewnętrznionej myśli człowieka będącego świadkiem. Można więc stwierdzić, że wypowiedź świadka będącego osobowym źródłem dowodowym dostarcza środka dowodowego utrwalonego w formie protokołu. Protokół ten jest nośnikiem treści intelektualnej, umożliwiającym przekazanie owej treści pomiędzy osobowym źródłem dowodowym a organem procesowym, który może w ten sposób pośrednio skorzystać ze środka dowodowego. Protokół pozwala również utrwalić treść relacji, po to aby po dłuższym czasie od zdarzenia jego szczegóły nie zostały zapomniane lub przeinaczone<sup>651</sup>.

Protokół przesłuchania świadka powinien zawierać oznaczenie czynności, jej czasu i miejsca oraz osób w niej uczestniczących, przebieg czynności oraz oświadczenia i wnioski jej uczestników, wydane w toku czynności postanowienia i zarządzenia, a jeżeli postanowienie lub zarządzenie sporządzono osobno wzmiankę o jego wydaniu, a także w miarę potrzeby stwierdzenie innych okoliczności dotyczących przebiegu czynności (art. 148 § 1 k.p.k.).

Protokół przesłuchania powinien możliwie najwierniej oddawać treść relacji świadka (art. 148 § 2 k.p.k.)<sup>652</sup>. Należy więc przyjąć jako formę gramatyczną relacji przesłuchiwanego pierwszą osobę czasu przeszłego i zamieszczać możliwie dokładnie charakterystyczne określenia lub zwroty użyte przez osobę przesłuchiwaną, a także wzmianki dotyczące szczególnego zachowania się tej osoby (§ 150 zd. 1 regul.prok.).

Protokołowanie zeznań świadka „z możliwą dokładnością” nie oznacza jednak, że protokół ma stanowić idealne odzwierciedlenie treści wypowiedzi przesłuchiwanej osoby (art. 148 § 2 k.p.k.). Przyjmuje się, że „protokół ma utrzymywać treść wypowiedzi w sposób oddający istotę rzeczy, powinien stanowić wierne, ściśle odpowiadające rzeczywistej treści, odbicie wypowiedzi osoby przesłuchiwanej w zakresie istotnym dla danej sprawy”<sup>653</sup>.

W tym miejscu należy zauważyć, że w przypadku nadmiernego streszczania zeznań świadka w protokole lub redagowania protokołu dla poprawy jego zrozumiałości

<sup>650</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 224.

<sup>651</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępa, *op.cit.*, s. 67.

<sup>652</sup> F. Arntzen, *Psychologia zeznań świadków*, Warszawa 1989, s. 55–56.

<sup>653</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 24 września 2015 roku, II AKa 97/15, LEX nr 1997878.

może dojść w sposób niezamierzony do wypaczenia rzeczywistej treści zeznań ze szkodą dla późniejszych ustaleń czynionych na ich podstawie<sup>654</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że protokolarna forma utrwalania zeznań świadka służy nie tylko właściwemu udokumentowaniu czynności procesowej dla potrzeb procesu karnego, lecz także stanowi zabezpieczenie interesów osoby przesłuchiwanej, co zostało zaakcentowane przez ustawodawcę między innymi wprowadzeniem zakazu zastępowania zeznań świadka treścią pism, zapisków i notatek urzędowych (art. 174 k.p.k.)<sup>655</sup>.

#### **4.4.2. Utrwalanie czynności przesłuchania świadka za pomocą urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk**

Warto zauważyć, że istnieje, stosunkowo rzadko wykorzystywana, możliwość utrwalania czynności przesłuchania świadka dodatkowo (poza protokołem) za pomocą urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk (art. 147 § 1 k.p.k.). Wykładnia wskazanego przepisu prowadzi do wniosku, że czynność procesową można utrzymywać za pomocą urządzenia rejestrującego tylko dźwięk, tylko obraz lub obraz i dźwięk jednocześnie<sup>656</sup>.

W przypadku skorzystania z takiej możliwości, zgodnie z treścią art. 147 § 1 k.p.k., należy uprzedzić o utrwalaniu czynności i jego zakresie wszystkie osoby w niej uczestniczące jeszcze przed uruchomieniem urządzenia rejestrującego, dokonując jednocześnie stosownej wzmianki na ten temat w treści protokołu (art. 147 § 1 k.p.k.). Przyjmuje się, że zgoda uczestników na utrwalanie czynności procesowej we wskazany wyżej sposób nie jest wymagana<sup>657</sup>.

Rejestrowanie w czasie czynności przesłuchania świadka jedynie obrazu, z oczywistych względów, zazwyczaj mija się z celem, dlatego zaleca się rejestrowanie dźwięku lub dźwięku i obrazu w czasie tego rodzaju czynności.

Utrwalanie czynności przesłuchania świadka (lub biegłego) za pomocą urządzenia utrwalającego obraz i dźwięk jest formą obligatoryjną między innymi, gdy zachodzi niebezpieczeństwo, że przesłuchanie świadka nie będzie możliwe na dalszym etapie

---

<sup>654</sup> J. Gurgul, *Glosa do wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 24 września 2015 r., sygn. II AKA 97/15*, „Prokuratura i Prawo” 2017, nr 1, s. 137–146.

<sup>655</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4653.

<sup>656</sup> H. Paluszkiwicz, *Komentarz do art. 147 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] K. Dudka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, LEX nr 11127, teza 1; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 147 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285, teza 3.

<sup>657</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 147...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 6.

postępowania oraz gdy czynność przesłuchania jest realizowana w trybie rekwizycji sądowej (art. 147 § 2 k.p.k., art. 396 k.p.k.).

Rejestrowanie dźwięku lub obrazu i dźwięku w czasie przesłuchania daje możliwość ograniczenia treści protokołu do zapisu najbardziej istotnych oświadczeń osób biorących udział w tej czynności procesowej (art. 147 § 3 k.p.k.). Z powyższego jednoznacznie wynika, że nie ma możliwości odstąpienia od spisywania protokołu z czynności przesłuchania<sup>658</sup>. Nie można również spisywać protokołu *post factum* na podstawie zapisu dźwięku lub obrazu zarejestrowanego w trakcie czynności<sup>659</sup>. W doktrynie prezentowany jest jednak pogląd, że w przypadku zaginięcia protokołu zapis dźwięku i obrazu z czynności objętej tym protokołem może substytuować taki protokół<sup>660</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że w przypadku skorzystania z możliwości sporządzenia uproszczonego (skróconego) protokołu przesłuchania zachodzi konieczność sporządzenia dodatkowo przekładu zapisu, co wynika *expressis verbis* z treści art. 147 § 3a k.p.k. *A contrario*, należy uznać, że w sytuacji, gdy protokół z czynności sporządzany był bez stosowania uproszczonej formy, brak jest potrzeby sporządzania przekładu zapisu (art. 147 § 3a k.p.k. *a contrario*).

Warto zauważyć, że utrwalanie przebiegu czynności przesłuchania za pomocą urządzeń rejestrujących dźwięk i obraz umożliwia ocenę zachowania świadka i jego zeznań na długo po zakończeniu czynności z jego udziałem.

Nośnik, na którym dokonano zapisu obrazu lub dźwięku rejestrowanego w czasie czynności, oraz przekład zapisu dźwięku stają się załącznikami do protokołu (art. 147 § 3a k.p.k.)<sup>661</sup>.

---

<sup>658</sup> H. Paluszkiwicz, *Komentarz do art. 147...*, *op.cit.*, LEX nr 11127, teza 2.

<sup>659</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 696; K. Marszał, *Utrwalanie przebiegu czynności procesowych za pomocą urządzeń audiowizualnych*, [w:] T. Widła (red.), *Wokół problematyki dokumentu. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Antoniemu Felusowi*, Katowice 2005, s. 129.

<sup>660</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 147...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 1.

<sup>661</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lipca 1975 roku, V KR 84/75, OSNKW 1976, nr 2, poz. 29; wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 16 maja 2002 roku, II AKa 64/02, OSA 2003, nr 6, poz. 62; H. Paluszkiwicz, *Komentarz do art. 147...*, *op.cit.*, LEX nr 11127, teza 7; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 147...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 1; R. Koper, *op.cit.*, s. 4649; T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 94.



#### **4.4.3. Pozostałe załączniki (szkice, plany, mapy, makiety, wizualizacje komputerowe)**

Do protokołu przesłuchania świadka zdarzenia lotniczego często dołącza się szkice, zarówno te sporządzane samodzielnie przez świadka, jak i te tworzone przez specjalistę na podstawie zeznań świadka.

Tematyka sporządzania szkiców została omówiona w rozdziale drugim niniejszej dysertacji. W tym miejscu należy jedynie zaznaczyć, że w czasie przesłuchania zasadne jest wykonanie szkicu jako załącznika do protokołu przesłuchania z zaznaczeniem dodatkowo miejsca, w którym podczas obserwacji znajdował się świadek, oraz kierunku północnego<sup>662</sup>. Zasadne jest ustalenie wówczas możliwie precyzyjnej odległości pomiędzy świadkiem a obserwowanym obiektem.

Poza sporządzaniem szkicu przez świadka lub na podstawie relacji świadka, istnieje możliwość okazania świadkowi wcześniej wykonanych szkiców, planów, map, makiet lub wizualizacji komputerowych. W przypadku nierejestrowania obrazu i dźwięku w czasie czynności przesłuchania wskazywane przez świadka miejsca na tego typu dokumentach lub przedmiotach najlepiej dokumentować w formie fotografii. Podobnie w przypadku dysponowania makietą statku powietrznego i zadawania pytań o jego pochylenie lub przechylenie warto wykonać fotografię obrazującą świadka, który ustawia do obiektywu model statku powietrznego w takiej pozycji, w jakiej widział go w momencie opisywanym w protokole czynności przesłuchania. W przypadku wizualizacji komputerowych należy dokonać zrzutów ekranu, których wydruki będą stanowiły (podobnie jak tablice poglądowe z fotografiami) załączniki do protokołu czynności.

#### **4.5. Przebieg i taktyka przesłuchania świadka**

Przed przesłuchaniem świadka w pierwszej kolejności należy potwierdzić jego tożsamość. Zgodnie z treścią § 149 ust. 1 regul.prok. sprawdzenia tożsamości należy dokonać na podstawie dowodu osobistego lub innego dokumentu stwierdzającego tożsamość. Fakt potwierdzenia tożsamości lub braku dokumentu tożsamości należy odnotować w treści protokołu. W przypadku wątpliwości co do tożsamości świadka należy posłużyć się uzyskanymi od niego danymi, a następnie podjąć działania zmierzające do zweryfikowania tych danych przy wykorzystaniu dostępnych baz danych (§ 149 ust. 2 regul.prok.)<sup>663</sup>.

---

<sup>662</sup> Zob. także: J. Kasprzak, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 5151–5153.

<sup>663</sup> Główną bazą danych wykorzystywaną do weryfikacji tożsamości jest Powszechny Elektroniczny System Ewidencji Ludności (PESEL), lecz istnieje również możliwość wykorzystania w tym celu innych

Należy również wyeliminować wszelkie okoliczności mogące negatywnie wpłynąć na jakość depozycji świadka (zamknąć okno od ruchliwej ulicy, wyłączyć telefon etc.).

Po wylegitymowaniu świadka należy chociażby przez chwilę porozmawiać z nim na tematy bezpośrednio niezwiązane z tematem przesłuchania. Powyższe pozwoli poczynić w pewnym zakresie ustalenia dotyczące poziomu inteligencji, sposobu bycia, doświadczenia życiowego, nastawienia emocjonalnego czy ogólnego stanu psychofizycznego świadka<sup>664</sup>. W przypadku deklarowania przez świadka złego samopoczucia należy rozważyć przełożenie czynności. W sytuacji podejrzenia, że świadek znajduje się pod wpływem alkoholu, należy go poddać badaniu za pomocą przenośnego probierza trzeźwości, alkotestu lub alkometru (art. 192 k.p.k.). Trzeba mieć również na uwadze fakt, że świadek może znajdować się pod wpływem innych środków psychoaktywnych mogących mieć wpływ na jego zeznania<sup>665</sup>.

Po potwierdzeniu tożsamości świadka oraz upewnieniu się, że znajduje się w dobrej kondycji psychofizycznej, zgodnie z treścią art. 190 § 1 k.p.k. należy świadka uprzedzić o odpowiedzialności karnej grożącej za złożenie fałszywego zeznania, wyjaśniając, iż za fałszywe zeznanie uznaje się również zatajenie znanej informacji (art. 233 § 1 k.k.). Pouczenie musi być potwierdzone własnoręcznym podpisem świadka, złożonym na protokole bezpośrednio pod treścią udzielonego pouczenia (art. 190 § 2 k.p.k.).

Świadka przesłuchiwanego po raz pierwszy w danej sprawie poucza się o treści art. 177–192a k.p.k. oraz o środkach przewidzianych w Ustawie z dnia 28 listopada 2014 roku o ochronie i pomocy dla pokrzywdzonego i świadka<sup>666</sup>. Dodatkowo świadek otrzymuje pisemne pouczenie o uprawnieniach i obowiązkach świadka w postępowaniu karnym<sup>667</sup>, a gdy jednocześnie jest on pokrzywdzonym w rozumieniu art. 49 k.p.k., otrzymuje dodatkowo pouczenie o uprawnieniach i obowiązkach pokrzywdzonego w

---

baz danych. Szerzej na ten temat: J. Moszczyński, *Registratury policyjne*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018, s. 145–154.

<sup>664</sup> R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 76–77; E. Gruza, *Psychologia sądowa dla prawników*, Warszawa 2012, s. 93–94.

<sup>665</sup> Nie należy zapominać, że poza nielegalnymi środkami psychoaktywnymi, świadkowie naoczni zdarzenia mogą być pod wpływem silnych leków uspokajających podawanych w sytuacjach traumatycznych, do jakich należy zaobserwowanie znacznej liczby rozczłonkowanych zwłok na miejscu katastrofy.

<sup>666</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 21.

<sup>667</sup> Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 14 września 2020 roku w sprawie określenia wzoru pouczenia o uprawnieniach i obowiązkach świadka w postępowaniu karnym (Dz.U. z 2020 r., poz. 1620).

postępowaniu karnym<sup>668</sup>. Podpisane przez świadka kopie pouczeń umieszcza się w aktach głównych sprawy jako załącznik do protokołu (art. 300 § 4 k.p.k., § 153 ust. 1 regul.prok.).

Przesłuchanie świadka można podzielić na cztery fazy<sup>669</sup>:

1. czynności wstępnych,
2. relacji spontanicznej,
3. zadawania pytań,
4. czynności końcowych.

W toku śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej spośród wymienionych wyżej faz przesłuchania świadka zasadniczo jedynie faza zadawania pytań charakteryzuje się pewną specyfiką wymagającą szerszego omówienia w ramach niniejszej pracy. Pozostałe fazy przesłuchania zostaną omówione jedynie skrótowo.

#### **4.5.1. Faza czynności wstępnych**

Jak już wspomniano, proces zbierania informacji nie tylko o zdarzeniu, ale i o osobie świadka (koniecznych chociażby do późniejszej oceny jego wiarygodności) rozpoczyna się praktycznie od pierwszego bezpośredniego z nim kontaktu, a niekiedy jeszcze przed nim. Ocena ogólnego wyglądu, zachowania, postawy, mimiki twarzy, reakcji na niektóre pytania może dostarczyć dużo istotnych informacji na temat świadka i jego wiarygodności jeszcze przed rozpoczęciem przesłuchania. Dokonane przez przesłuchującego spostrzeżenia, aby mogły mieć wpływ na ocenę wiarygodności świadka, powinny znaleźć się w treści protokołu. Doświadczonemu przesłuchującemu pierwszy kontakt pozwala na wstępną ocenę przydatności świadka do ustalenia okoliczności zdarzenia. Może również skutecznie zrazić świadka do przesłuchującego, co niechybnie wpłynie na jakość czynności procesowej przesłuchania<sup>670</sup>.

Przesłuchanie rozpoczyna się od zapytania świadka o imię, nazwisko, wiek, zajęcie, karalność za fałszywe zeznanie lub oskarżenie oraz stosunek do stron (art. 191 § 1 k.p.k.).

W przypadku przesłuchiwania w charakterze świadków uczestników zdarzenia niezwykle istotne wydaje się niepoprzestawanie na ustaleniu braku stosunku

---

<sup>668</sup> Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 14 września 2020 roku w sprawie określenia wzoru pouczenia o uprawnieniach i obowiązkach pokrzywdzonego w postępowaniu karnym (Dz.U. z 2020 r., poz. 1619).

<sup>669</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stęпка, *op.cit.*, s. 201; zob. także: E. Gruza, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 207–229 oraz C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 224.

<sup>670</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 26.

pokrewieństwa, powinowactwa czy okoliczności wspólnego pożycia lub bliskich relacji osobistych. Ważne jest ustalenie zależności służbowej, ekonomicznej, osobistej lub innego typu, co może mieć niebagatelny wpływ na ocenę depozycji świadka<sup>671</sup>. Tego typu informacje powinny znaleźć się w protokole nie tylko w odniesieniu do relacji świadek–pokrzywdzeni, lecz także relacji świadek–osoba podejrzana (domniemany sprawca).

Na podstawie dokumentu tożsamości lub pisemnego oświadczenia w dalszej kolejności ustala się miejsce zamieszkania świadka (art. 191 § 1a k.p.k.). Należy pamiętać, że zgodnie z treścią art. 148a § 1 k.p.k. danych dotyczących miejsca zamieszkania i miejsca pracy, a także numeru telefonu, telefaksu i adresu poczty elektronicznej świadków uczestniczących w czynności nie zamieszcza się w protokole, lecz w załączniku do protokołu, który przechowuje się w załączniku adresowym, do wiadomości organu prowadzącego postępowanie. Od anonimizacji danych w postępowaniu przygotowawczym można odstąpić na zasadach wskazanych w treści art. 148a § 4 k.p.k.

Niekiedy zasadne wydaje się zapytanie świadka dodatkowo o wykształcenie lub stan zdrowia, co pozwala na dokonanie prawidłowej oceny dowodu z jego zeznań<sup>672</sup>.

W każdym przypadku należy uprzedzić świadka o treści art. 182, a o treści art. 183 i 185 k.p.k. jedynie w sytuacji, gdy ujawnią się okoliczności objęte tymi przepisami (art. 191 § 2 k.p.k.).

Szczególne istotne znaczenie w przypadku przesłuchiwania uczestników zdarzenia ma dążenie organu procesowego do ustalenia, czy zachodzą okoliczności, o których mowa w art. 183 i 185 k.p.k. Ważne jest również, żeby świadek w pełni zrozumiał treść pouczenia. Zgodnie z treścią art. 16 k.p.k. brak pouczenia lub mylne pouczenie świadka nie może wywoływać dla niego (lub innych osób, których to dotyczy) ujemnych skutków procesowych.

Taktyka przesłuchania świadka w pewnej mierze została ujęta w ramy przepisów procedury karnej. Zgodnie z treścią art. 171 § 1 k.p.k. osobie przesłuchiwanej należy umożliwić swobodne wypowiedzenie się w granicach określonych celem danej czynności, a dopiero następnie można zadawać pytania zmierzające do uzupełnienia, wyjaśnienia lub kontroli wypowiedzi. Przesłuchanie *ad rem* przebiega zatem na dwóch wskazanych wyżej etapach<sup>673</sup>.

---

<sup>671</sup> R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 78–79.

<sup>672</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4596.

<sup>673</sup> M. Czekał, *Problematyka pytań zadawanych przesłuchiwanym w nowym kodeksie postępowania karnego*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 4, s. 20; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 118–119; Ł.

#### 4.5.2. Faza relacji spontanicznej

Faza relacji spontanicznej powinna zostać niejako zainicjowana informacją udzieloną świadkowi przez przesłuchującego o przedmiocie sprawy, w której jest przesłuchiwany. Informacja ta powinna być na tyle dokładna, aby umożliwić świadkowi ocenę zakresu przyszłej swobodnej wypowiedzi, a także skorzystanie z prawa do odmowy zeznań<sup>674</sup>. Następnie ów świadek, o ile nie skorzystał z prawa do odmowy zeznań, powinien wypowiedzieć się na temat zdarzenia będącego przedmiotem sprawy. Wypowiedź ta nie powinna być przerywana przez przesłuchującego oraz ewentualnie innych uczestników przesłuchania<sup>675</sup>. Powyższe nie dotyczy jednak sytuacji, w których świadek zbyt dalece odchodzi od głównego tematu. Ważne jest, aby zarówno przesłuchujący, jak i świadek zdawali sobie sprawę z zakresu informacji będących niejako celem przesłuchania. Istotne jest uzyskanie od świadka relacji na temat okoliczności relewantnych dla rozstrzygnięcia sprawy. Ograniczając prawo świadka do swobodnej wypowiedzi, należy pamiętać o uprawnieniach świadka, interesie wymiaru sprawiedliwości, ekonomice czynności oraz możliwości wywarcia na świadku niezamierzonej sugestii<sup>676</sup>.

W pełni aktualne pozostaje stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 8 lutego 1974 roku w sprawie V KR 42/74, wskazujące na to, że granice między innymi zeznań są określone celem czynności przesłuchania, a te wyznaczają w toku postępowania przygotowawczego odpowiednie przepisy procedury karnej, aktualnie art. 297 § 1 k.p.k.<sup>677</sup> Faza wypowiedzi swobodnej świadka nie może więc przeistoczyć się w fazę wypowiedzi dowolnej, wychodzącej poza zakres danej czynności oraz celów procesu karnego<sup>678</sup>. Za dopuszczalne należy uznać zwrócenie się do świadka o przedstawienie wydarzeń w porządku chronologicznym, zwrócenie uwagi na to, że odbiega on zanadto od przedmiotu sprawy, a także zadawanie pytań ukierunkowujących

---

Jagiello, *Przesłuchanie jako czynność dowodowa*, Warszawa 2017, s. 165–198; M. Kurowski, *Komentarz do art. 171 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Tom I. Art. 1–424*, Warszawa 2018, s. 673; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 914.

<sup>674</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stęпка, *op.cit.*, s. 201; zob. także: E. Gruza, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 203.

<sup>675</sup> D. Frączak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 27; L. Peiper, *Komentarz do kodeksu postępowania karnego i przepisów wprowadzających tenże kodeks*, Kraków 1933, s. 194; R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 80; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 914.

<sup>676</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stęпка, *op.cit.*, s. 201; odmiennie: E. Gruza, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 202.

<sup>677</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 1974 roku, V KR 42/74, OSNKW 1974, nr 6, poz. 115. Szerzej na ten temat: A. Bulsiewicz, M. Jeż-Ludwichowska, D. Kala i wsp., *Przebieg procesu karnego*, Toruń 2003, s. 25.

<sup>678</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 225.

świadka na rozwinięcie w ramach swobodnej wypowiedzi interesującego procesowo wątku<sup>679</sup>.

Ważne jest, by zdawać sobie sprawę z tego, że zbyt częste przerywanie świadkowi, w sytuacji gdy próbuje on przypomnieć sobie dane okoliczności zdarzenia, może niejako wytrącać go z procesu przypominania sobie istotnych dla sprawy faktów. Warto więc niekiedy cierpliwie wysłuchać mało istotnych relacji, aby świadek mógł w ten sposób stopniowo dotrzeć do pokładów informacji ważnych dla sprawy<sup>680</sup>.

Korzystanie z pomocy protokolanta oraz sporządzanie notatek w czasie swobodnej wypowiedzi świadka umożliwia wychwycenie i wyeliminowanie (w kolejnej fazie przesłuchania, tj. fazie zadawania pytań) ewentualnych niespójności w depozycjach świadka lub ich wewnętrznej sprzeczności<sup>681</sup>.

Nie należy zapominać, że faza relacji spontanicznej ułatwia przesłuchującemu ocenę wiarygodności świadka<sup>682</sup>. Pozwala niekiedy zorientować się, czy świadek czerpie wiedzę jedynie ze swoich spostrzeżeń, czy też z relacji innych osób. Niekiedy umożliwia dostrzeżenie zaburzeń psychicznych u osoby przesłuchiwanej. Służy ustaleniu, jakimi informacjami świadek dysponuje, do jakich przywiązuje wagę, które z nich wywołują u niego emocje, które zostały przez niego świadomie zbagatelizowane lub pominięte, a także jakim zasobem języka świadek operuje<sup>683</sup>.

Faza relacji spontanicznej niejako wymusza na świadku konieczność samodzielnego przypominania sobie okoliczności będących przedmiotem sprawy. Tymczasem ciekawym zjawiskiem, często spotykanym w przypadku przesłuchiwania świadków zdarzeń obserwowanych przez wiele osób, jest swoiste przerzucanie przez nich odpowiedzialności za złożenie szczegółowych zeznań na innych. W takiej sytuacji świadek wychodzi z założenia, że szczegółowo zeznawać będą inni, więc on nie musi starać się przypominać tego, co widział, oraz dzielić się swoją wiedzą z organem przesłuchującym<sup>684</sup>.

Zjawiskiem odwrotnym jest sytuacja, gdy świadek ma świadomość, że jest jedyną osobą mogącą dostarczyć wiedzy o zdarzeniu. Wówczas zazwyczaj jest bardziej skłonny

---

<sup>679</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 1980 roku, II KR 323/80, OSNPG 1981, nr 6, poz. 73; Z. Sobolewski, *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa 1982, s. 103; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 119–121 oraz orzecznictwo i literatura tam wskazane.

<sup>680</sup> Podobnie: A. Sokołowska, *Psychologia na usługach śledztwa. Materiały do nauczania psychologii*, Seria III, t. 2 [w:] L. Wołoszynowa (red.), *Metody badań psychologicznych*, Warszawa 1973, s. 418; P. Horoszowski, *Ogólne...*, *op.cit.*, s. 58.

<sup>681</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 27.

<sup>682</sup> E. Gruza, *Psychologia...*, *op.cit.*, s. 95, 98; R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 80.

<sup>683</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stęпка, *op.cit.*, s. 201; zob. także: E. Gruza, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 203–204.

<sup>684</sup> E. Aronson, *Człowiek istota społeczna*, Warszawa 1997, s. 68.

do składania zeznań, lecz ponadprzeciętne zaangażowanie świadka również powinno wzbudzić czujność przesłuchującego.

Konieczność szczególnie starannego przygotowania się do przesłuchania uczestników i bezpośrednich świadków katastrofy lotniczej, będących zazwyczaj źródłem cennych informacji<sup>685</sup>, w tym zgromadzenia bogatego materiału dowodowego, udziału biegłych różnej specjalności etc. zasadniczo wyklucza możliwość uznania, że pierwsze ich przesłuchanie, realizowane bezpośrednio po zdarzeniu, będzie ostatnim. Jak pokazuje praktyka, główni uczestnicy zdarzenia (piloci, kontrolerzy) są przesłuchiwani na początku i na końcu śledztwa. Niekiedy też zmienia się ich rola procesowa.

Wszelkie przesłuchania uczestników i świadków zdarzenia realizowane bezpośrednio po zdarzeniu, niekiedy jeszcze na jego miejscu, są przesłuchaniami wstępnymi i najczęściej wymagają uzupełnienia w dalszym toku śledztwa.

Jak już wspomniano, w czasie pierwszych dni po katastrofie przesłuchania świadków tego zdarzenia są prowadzone nierzadko przez różne osoby, w drodze pomocy prawnej, przez prokuratorów lub funkcjonariuszy Policji nieznających bliżej okoliczności sprawy. Zeznania te, mimo że złożone niedługo po zdarzeniu, często nie zawierają kluczowych informacji, które mógłby uzyskać jedynie przesłuchujący mający doświadczenie w prowadzeniu tego typu spraw, dobrze znający okoliczności zdarzenia będącego przedmiotem śledztwa i w związku z tym zorientowani, jakie pytania należy zadać świadkowi w toku jego przesłuchania.

Uzyskanie pełnej i niezniekształconej informacji o zdarzeniu od osobowego źródła dowodowego jest praktycznie niemożliwe, szczególnie gdy obserwowane przez świadka zdarzenie miało charakter dynamiczny, trwało stosunkowo krótko i wiązało się z wywołaniem u niego silnego stresu<sup>686</sup>. W związku z powyższym należy pamiętać o konieczności weryfikowania zeznań świadków za pomocą zeznań innych osób, jak również rzeczowych źródeł dowodowych.

Warto w tym miejscu zauważyć, że konieczność wielokrotnego przesłuchiwania tego samego świadka negatywnie wpływa na wartość dowodową zeznań składanych przez niego w fazie relacji spontanicznej. Taki świadek – obawiając się odpowiedzialności związanej ze składaniem fałszywych zeznań – często skupia się na powtórzeniu tego, co zeznał wcześniej, nie zaś na uzupełnieniu swojej relacji, która po raz kolejny składana może zawierać dodatkowe elementy stanowiące wypełnienia luk pamięciowych, będące wynikiem domysłów, relacji innych osób (w tym medialnych),

---

<sup>685</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 8–9.

<sup>686</sup> Zob. S. Wójcicki, *Zasady eksperymentu*, Warszawa 1964, s. 18.

luźnych skojarzeń itp. Powyższe wiąże się z istotnym problemem dotyczącym oceny wiarygodności zeznań świadków katastrofy lotniczej, szczególnie tych przesłuchiwanym po dłuższym czasie od jej zaistnienia. Problem ten wynika z praktycznej niemożności ustalenia, czy depozycje świadka stanowią wynik jedynie jego spostrzeżeń czy też na ich treść mają wpływ doniesienia medialne, upublicznione relacje innych świadków, późniejsze rozmowy na temat zdarzenia itp.<sup>687</sup>

Warto podkreślić, że spontaniczna relacja świadka jest dalece niedoskonałą formą odtwarzania spostrzeżeń i praktycznie w każdym przypadku powinna być uzupełniona o odpowiedzi na prawidłowo skonstruowane pytania.

#### **4.5.3. Faza zadawania pytań**

Po zakończeniu swobodnej wypowiedzi świadka następuje faza zadawania pytań. Na tym etapie wcześniejsza wypowiedź spontaniczna świadka jest uzupełniana odpowiedziami na pytania uzupełniające, wyjaśniające i kontrolne (art. 171 § 1 k.p.k.).

Pytania uzupełniające to takie, których celem jest uszczegółowienie informacji zawartych w spontanicznej wypowiedzi świadka. Dotyczą one przede wszystkim ewentualnych luk w zeznaniach spontanicznych oraz wątków jedynie zasygnalizowanych przez świadka w ramach tej fazy przesłuchania *ad rem*<sup>688</sup>. W fazie wypowiedzi spontanicznej zeznający świadek zazwyczaj skupia się na tym, co zapamiętał najlepiej, natomiast pytania odnoszą się do szczegółów, na których świadek się nie skupiał lub które uznał za nieistotne w czasie swojej spontanicznej wypowiedzi<sup>689</sup>.

Pytania wyjaśniające dotyczą zasadniczo niejasnych, nieprecyzyjnych lub nazbyt ogólnikowych sformułowań lub fraz użytych przez świadka w toku zeznań. Pozwalają na lepsze zrozumienie wypowiedzi świadka i wyeliminowanie ewentualnych sprzeczności pojawiających się w jego depozycjach.

Pytania kontrolne mają na celu ustalenie źródła wiadomości zawartych w zeznaniu, okoliczności spostrzegania, spostrzegawczości (w tym sprawności zmysłów świadka), poziomu inteligencji, posiadanej wiedzy specjalistycznej, stopnia rozumienia użytych w zeznaniu pojęć, stanu psychicznego, sprawności pamięci, podatności na sugestie, prawdomówności, posiadanych informacji o innych źródłach dowodowych, a ponadto mogą dotyczyć innych, wcześniej pozyskanych środków dowodowych oraz

---

<sup>687</sup> R. Polczyk, *Mechanizm efektu dezinformacji w kontekście zeznań świadka naocznego*, Kraków 2007, s. 227–240.

<sup>688</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4601.

<sup>689</sup> R. Wiśniacka, *Psychologia zeznań świadków*, „Archiwum Kryminologii” 1933, nr 2, s. 227.



stosunku do nich przesłuchiwanego świadka<sup>690</sup>. Można więc uznać, że pytania kontrolne, w odróżnieniu od uzupełniających i wyjaśniających, zasadniczo nie zmierzają bezpośrednio do ustalenia stanu faktycznego<sup>691</sup>.

Zasadniczo pytania zadawane świadkowi powinny dotyczyć okoliczności i faktów będących przedmiotem postępowania<sup>692</sup>. Odnosić się przede wszystkim do ich zachowań, tj. działań lub zaniechań związanych z przedmiotowym lotem. Nie należy jednak zapominać o okolicznościach mogących mieć wpływ na zaistnienie błędu człowieka, a zatem związanych ze stanem zdrowia, stanem wypoczynku, kondycją psychofizyczną, przyjmowanymi napojami, posiłkami, lekami etc.<sup>693</sup> Okoliczności te powinny zostać zidentyfikowane i szczegółowo zweryfikowane, zarówno w toku czynności przesłuchania, jak i w ramach dalszych czynności śledztwa.

W przypadku uczestników i naocznych świadków katastrofy lotniczej niezwykle ważne jest zadanie pytań dotyczących stanu pogody w chwili oraz miejscu zdarzenia. Istotne jest uzyskanie wszelkich danych na temat widzialności, na którą składają się między innymi stan zachmurzenia, rodzaj i charakter opadów atmosferycznych, występowanie mgły itp. Kolejną kwestią mogącą mieć znaczenie jest ustalenie siły i kierunku wiatru, w szczególności pozyskanie informacji na temat anomalii pogodowych i zjawisk o dużym nasileniu, a co za tym idzie – ich niszczyielskiej sile, jak silne porywy wiatru, trąby powietrzne itp. Ważna jest również informacja na temat temperatury powietrza, mogącej mieć wpływ na występowanie np. oblodzenia powierzchni sterowych, wlotów powietrza do silników lub pasa startowego.

Zagadnieniem bardzo istotnym jest pozyskanie od świadków wszelkich informacji na temat toru lotu statku powietrznego. Należy ustalić wysokość lotu, czy ów statek powietrzny wznosił się czy też zniżał, czy lot przebiegał płynnie, czy statek powietrzny wytracił prędkość, czy wpadł w korkociąg, spiralę itp. Trzeba zwracać uwagę na precyzyjne notowanie informacji o przechyłach (obrót wokół osi podłużnej) i pochyleniu (obrót wokół osi poprzecznej), a także promieniach zakrętów.

Przesłuchując naocznego świadka katastrofy lotniczej, należy dążyć do uzyskania szczegółowych zeznań na temat miejsca i pozycji prowadzonej przez niego obserwacji zdarzenia. Takie przesłuchanie finalnie powinno pomóc w wykonaniu przez specjalistów

---

<sup>690</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 207.

<sup>691</sup> M. Czekał, *op.cit.*, s. 20; E. Gruza, *Psychologia...*, *op.cit.*, s. 102–103; E. Gruza, *Przesłuchanie świadka w praktyce procesowej a zalecenia sformułowane w art. 171 k.p.k.*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2003, nr 1, s. 9–10; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 118–119.

<sup>692</sup> M. Witak, *Komunikacja interpersonalna i jej wpływ na efekty zeznań świadków*, [w:] J.M. Stanik (red.), *Z problematyki pracy biegłego sądowego psychologa*, Katowice 1981, s. 121.

<sup>693</sup> J. Dąbrowska, *op.cit.*, s. 67.

fotografii z miejsca jego obserwacji (z poziomu oczu), obrazujących jego pole widzenia. Dzięki zastosowaniu zasad fotogrametrii istnieje wówczas możliwość stosunkowo precyzyjnego ustalenia toru lotu statku powietrznego obserwowanego przez tegoż świadka<sup>694</sup>.

Ponadto ważne są informacje na temat pracy silników statku powietrznego. Należy ustalić, czy praca ta była jednostajna, przerywana, czy słychać było spadek lub wzrost obrotów, czy widoczny był dym lub płomień z silników, a jeżeli tak, to jakiego koloru były te zjawiska, czy widoczne lub słyszalne były eksplozje, oderwania elementów statku powietrznego itp.

W przypadku przesłuchiwania osoby, która odnalazła fragment statku powietrznego, należy uzyskać możliwie najwięcej informacji na temat miejsca, w którym ów fragment został znaleziony, sposobu jego ułożenia, ewentualnych dalszych czynności związanych z przedmiotowym fragmentem itp.

Istotne mogą być także informacje na temat siedlisk ptaków, poderwanych stad ptaków, ich liczby, wielkości, gatunku etc.

W ostatnich czasach notowany jest duży wzrost sprzedaży bezzałogowych statków powietrznych (BSP) zwanych dronami, które mogą osiągać wysokości, na których, w szczególności w fazie startu i podejścia do lądowania, mogą przelatywać samoloty pasażerskie. Niezwykle ważne jest ustalenie, i to co najmniej z dwóch powodów, czy w rejonie miejsca zdarzenia latały BSP. Po pierwsze, tego typu obiekt może być przyczyną katastrofy. Po drugie, BSP nierzadko są wyposażone w precyzyjne kamery mogące zarejestrować ostatnie chwile lotu maszyny, która uległa katastrofie, oraz obraz miejsca zdarzenia tuż po jej zaistnieniu.

Innym, nie mniej groźnym zjawiskiem notowanym w ostatnich latach, jest oślepienie pilotów przy użyciu światła lasera lub innych źródeł silnego światła, czego konsekwencją może być – o ile nie dojdzie do katastrofy – spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym (art. 174 § 1 k.k.)<sup>695</sup>.

Warto wspomnieć, że w rejonie większych lotnisk niekiedy znajdują się wydzielone miejsca dla społeczności spottersów, czyli osób pasjonujących się fotografią lotniczą<sup>696</sup>. Osoby te mogą być nieocenionym źródłem informacji na temat okoliczności, w tym przyczyn katastrof mających miejsce w pierwszej lub ostatniej fazie lotu, czyli przy starcie lub lądowaniu.

---

<sup>694</sup> D. Frątczak, R. Konieczka, *op.cit.*, s. 29.

<sup>695</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie...*, *op.cit.*, s. 81–84.

<sup>696</sup> PHOTO-SPOTTER – <http://photo-spotter.pl> (dostęp: 23.08.2021 r.).

Przesłuchanie świadków katastrofy jest często powiązane z koniecznością zabezpieczenia od nich danych zawartych na nośnikach w postaci kart pamięci lub pamięci wewnętrznych urządzeń rejestrujących, takich jak telefony, kamery, aparaty fotograficzne itp. Taki nośnik staje się wówczas załącznikiem do protokołu i w późniejszym czasie powinien zostać poddany oględzinom i odtworzeniu. Zasadne jest wykonanie kopii binarnej i użytkowej tego typu nośnika, lecz zadanie to należy powierzyć podmiotowi dysponującemu odpowiednim doświadczeniem, a także sprzętem i oprogramowaniem.

W czasie przesłuchania należy zasadniczo unikać zadawania pytań dotyczących oceny danych faktów przez świadka, jego wniosków, przypuszczeń czy też domysłów<sup>697</sup>. Powyższe dotyczy nie tylko świadków niezwiązanych z lotnictwem, ale również przesłuchiwanym uczestników ruchu lotniczego.

Wszystkie pytania powinny być dostosowane do prezentowanego przez świadka poziomu inteligencji, wykształcenia, wiedzy lotniczej, jego wieku czy też predyspozycji psychofizycznych<sup>698</sup>.

Wszystkie pytania kierowane do świadka powinny być właściwie zredagowane, zadawane w logicznej kolejności (najlepiej od ogólnych do szczegółowych) oraz zaprotokołowane ze wskazaniem od kogo pochodzą<sup>699</sup>. Zasadność protokołowania pytań wynika z faktu, że odpowiedź jest niejako wytworem pytania i nierzadko jedynie wraz z zaprotokołowanym pytaniem tworzy zrozumiałą dla odbiorcy całość<sup>700</sup>.

Pytania zadawane świadkom powinny być przede wszystkim zrozumiałe, co implikuje konieczność zadawania pytań krótkich i jednoznacznych<sup>701</sup>. Pytania skomplikowane, niezrozumiałe, odnoszące się do wielu zagadnień jednocześnie, czy wymagające skomplikowanych odpowiedzi nie powinny być zadawane nawet osobom, które doskonale orientują się w tematyce objętej pytaniem<sup>702</sup>.

W czasie zadawania pytań należy wykorzystywać sporządzone szkice oraz wizualizacje odnoszące się zarówno do miejsca zdarzenia, jak i modelu statku powietrznego, który uległ katastrofie.

---

<sup>697</sup> M. Błoński, *Zeznania...*, *op.cit.*, s. 55.

<sup>698</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 226; F. Arntzen, *op.cit.*, s. 28; M. Lipczyńska, *Pytania w procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 1963, nr 43, s. 352; E. Gruza, *Psychologia...*, *op.cit.*, s. 98–102; R. Górecki, *Świadek...*, *op.cit.*, s. 81.

<sup>699</sup> M. Kulicki, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 139.

<sup>700</sup> M. Lipczyńska, *Pytania...*, *op.cit.*, s. 351.

<sup>701</sup> T. Hanausek, *Braki pamięciowe w zeznaniach świadków*, „Problemy Kryminalistyki” 1969, nr 82, s. 724.

<sup>702</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 206; P. Horoszowski, *Ogólne...*, *op.cit.*, s. 59 i n.; M. Lipczyńska, *Pytania...*, *op.cit.*, s. 340 i n.

Warto zauważyć, że w czasie przesłuchania świadka prowadzonego w ramach postępowania przygotowawczego to organ prowadzący czynność decyduje o kolejności zadawania pytań przez uczestników czynności oraz o tym, czy pytania te będą zadawane bezpośrednio (art. 171 § 2 k.p.k.). Zasadą jest, że to prowadzący jako pierwszy zadaje pytania, a po ich wyczerpaniu zezwala na zadawanie pytań poszczególnym uczestnikom.

W czynności przesłuchania świadków katastrofy lotniczej mogą uczestniczyć, poza prowadzącym, protokolantem czy specjalistą, również strony, obrońcy, pełnomocnicy oraz biegli (art. 171 § 2 k.p.k.), członkowie organów ds. badania zdarzeń lotniczych oraz osoby działające z ich upoważnienia, a także upoważnieni przedstawiciele użytkownika statku powietrznego, instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego i zarządzającego lotniskiem, którzy biorą udział w badaniu zdarzenia lotniczego (art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. w zw. z art. 136 ust. 3 i 3a pr.lot.). Zasadne jest, aby to członkowie właściwej komisji oraz osoby przez nią upoważnione zadawały pytania bezpośrednio po prokuratorze prowadzącym czynność i biegłym powołanym w sprawie. Sytuacją najbardziej komfortową byłoby uzgodnienie planu przebiegu czynności przesłuchania pomiędzy prokuratorem a członkiem komisji jeszcze przed rozpoczęciem tej czynności. Istotne wydaje się ustalenie przedmiotu i zakresu przesłuchania oraz treści i kolejności zadawania pytań szczegółowych. Powyższe powinno korzystnie wpłynąć na usprawnienie przebiegu przesłuchania poprzez wyeliminowanie powtarzania pytań już zadanych lub powracania w toku przesłuchania do jedynie częściowo omówionych przez świadka wątków.

Wszystkich uczestników czynności przesłuchania uprawnionych do zadawania pytań obowiązuje zakaz zadawania pytań sugestywnych, czyli sugerujących treść odpowiedzi (art. 171 § 4 k.p.k.)<sup>703</sup>. Organ prowadzący czynność sam nie może zadawać takich pytań, a zarazem powinien pilnować, aby nie robili tego inni uczestnicy czynności. Pytania takie podlegają uchyleniu (art. 171 § 6 k.p.k.), lecz z uwagi na swój hipotetyczny wpływ na późniejszą treść zeznań świadka, jeżeli zostały zadane (dotarły do świadka), powinny zostać zaprotokołowane.

Uchyleniu na podstawie art. 171 § 6 k.p.k. podlegają również pytania nieistotne, czyli niemające znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

Kwestią kontrowersyjną jest uchylenie w czasie przesłuchania prowadzonego w toku postępowania przygotowawczego pytań niestosownych, tj. obrażających,

---

<sup>703</sup> M. Czekał, *op.cit.*, s. 18; L.K. Paprzycki, [w:] J. Grajewski, L.K. Paprzycki (red.), S. Steinborn, *Kodeks postępowania karnego. Komentarz, tom I, Komentarz do art. 1–424 k.p.k.*, Warszawa 2013, s. 582; R. Koper, *op.cit.*, s. 4603.

dokuczliwych, zawierających słowa wulgarne, zmierzających do poniżenia lub skompromitowania świadka, czy też pytań mogących wywołać negatywne emocje świadka wobec przesłuchującego lub czynności przesłuchania<sup>704</sup>. Owa kontrowersyjność tej kwestii wynika z faktu, że ustawodawca nie przewidział takiej sytuacji w treści przepisów ogólnych (zob. art. 171 k.p.k.) lub dotyczących *stricte* postępowania przygotowawczego, a zawarł je jedynie w art. 370 § 4 k.p.k. dotyczącym postępowania jurysdykcyjnego.

W literaturze prezentowane są w tej materii dwa stanowiska. Z jednej strony uznaje się, że stosowanie *per analogiam* art. 370 § 4 k.p.k. w postępowaniu przygotowawczym stanowiłoby nieuzasadnioną interpretację rozszerzającą tego przepisu, ograniczającą kontrydiktoryjność tego stadium procesu<sup>705</sup>. Z drugiej strony dostrzegany jest brak jakichkolwiek racjonalnych argumentów, przemawiających za dopuszczeniem tego rodzaju pytań akurat w postępowaniu przygotowawczym<sup>706</sup>.

Należy w pełni podzielić stanowisko, że względy systemowe i aksjologiczne przemawiają za niedopuszczalnością zadawania tego rodzaju pytań w toku całego procesu karnego<sup>707</sup>.

Zasadniczo niedopuszczalne jest również zadawanie pytań zmierzających do ujawnienia miejsca zamieszkania i miejsca zatrudnienia świadka (art. 191 § 1b k.p.k.), lecz nie dotyczy to sytuacji, w których dane te mają znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy.

Uchyleniu podlegać powinny również pytania odnoszące się do okoliczności już udowodnionych zgodnie z twierdzeniem pytającego lub okoliczności objętych zakazem dowodowym<sup>708</sup>.

#### **4.5.4. Faza czynności końcowych**

Po wyczerpaniu pytań szczegółowych następuje ostatnia faza przesłuchania, czyli faza czynności końcowych. Na tym etapie prowadzący czynność przesłuchania powinien odczytać treść protokołu świadkowi, samemu kontrolując poprawność jego sporządzenia, a także jego zupełność<sup>709</sup>. Na żądanie osoby uczestniczącej w przesłuchaniu,

---

<sup>704</sup> M. Lipczyńska, *Pytania...*, *op.cit.*, s. 351; M. Czekaj, *op.cit.*, s. 25; M. Kurowski, *Komentarz do art. 171...*, *op.cit.*, s. 675.

<sup>705</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 916–917.

<sup>706</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 123.

<sup>707</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4605.

<sup>708</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 stycznia 1975 roku, I KR 158/74, OSNKW 1975, nr 5, poz. 57; M. Kurowski, *Komentarz do art. 171...*, *op.cit.*, s. 675.

<sup>709</sup> M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępka, *op.cit.*, s. 217.

bezpośrednio po jej dokonaniu, odtwarzany jest zapis przesłuchania, o czym w treści protokołu należy zawrzeć stosowną wzmiankę (§ 151 regul.prok.).

W dalszej kolejności odbiera się stanowiska od świadka i pozostałych osób uczestniczących w czynności co do ewentualnych oświadczeń, wniosków, żądań lub zarzutów (art. 148 § 2 k.p.k. i art. 150 § 2 k.p.k.). W przypadku ich zamieszczenia w treści protokołu, powinny zostać opatrzone podpisem zgłaszającego.

W dalszej kolejności odnotowuje się datę i godzinę zakończenia czynności, dane urzędnika rejestrującego czynność i obsługującego je specjalisty, wskazuje się ewentualne załączniki protokołu, po czym wszyscy uczestnicy czynności własnoręcznie składają parafy na każdej ze stron protokołu, a na końcu swój czytelny podpis (§ 150 zd. 2 regul.prok.).

Przed opuszczeniem miejsca przesłuchania przez świadka należy upewnić się, czy złożył on wszystkie wymagane podpisy oraz adnotacje nie tylko na kartach protokołu, ale również na kopiach otrzymanych pouczeń oraz na druku załącznika adresowego (art. 148a § 1 k.p.k.).

Na końcu protokołu należy odnotować fakt ewentualnej odmowy złożenia podpisu przez uczestnika czynności lub przeszkodę w jego złożeniu (§ 150 zd. 2 regul.prok.).

## **4.6. Okazanie jako szczególna forma przesłuchania świadka**

### **4.6.1. Zagadnienia wprowadzające**

Omówienie problematyki okazania w ramach niniejszej dysertacji jest uzasadnione faktem realizacji tej czynności w ramach wielu czynności procesowych prowadzonych w toku śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej. W rozdziale trzecim omówiono specyfikę okazania zwłok ofiar katastrofy lotniczej<sup>710</sup>. Wspomniano również o możliwości identyfikacji ofiar na podstawie powiązanych z nimi przedmiotów. W tym miejscu warto więc, chociażby pokrótce, przedstawić pojęcie, charakter prawny oraz cele i funkcje okazania będącego szczególną formą przesłuchania (art. 173 § 1 k.p.k.)<sup>711</sup>.

Warto również wspomnieć, że w literaturze nie brakuje poglądów, prezentowanych przede wszystkim przez przedstawicieli kryminalistyki, uznających okazanie za samodzielną czynność kryminalistyczno-procesową<sup>712</sup>. Podstawowym argumentem zwolenników tego stanowiska, przemawiającym za uznaniem

---

<sup>710</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 3.3.3.2 niniejszej pracy.

<sup>711</sup> D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5107 i literatura tam wskazana.

<sup>712</sup> K. Juszka, *Problematyka...*, *op.cit.*, s. 51.

samodzielności okazania, są – ich zdaniem – odmienne od przesłuchania istota i cel tej czynności. Dodatkowo art. 143 k.p.k. wymienia tę czynność jako odrębną, wymagającą spisania protokołu<sup>713</sup>.

Argumenty te nie wydają się jednak przekonujące przede wszystkim dlatego, że nie ulega wątpliwości, iż od strony formalnej okazanie przebiega tożsamo z przesłuchaniem. Ponadto czynność ta, podobnie jak przesłuchanie, polega na odebraniu od osoby przesłuchiwanej oświadczenia wiedzy<sup>714</sup>. Nie ma znaczenia, że owo oświadczenie wiedzy dotyczy rozpoznania, czyli w zasadzie porównania śladu pamięciowego z obiektem prezentowanym w trakcie okazania oraz że okazanie stanowi jedną z metod identyfikacji kryminalistycznej<sup>715</sup>.

Niewątpliwą zaletą uznania okazania za szczególną formę przesłuchania jest możliwość zastosowania do tej czynności wszystkich unormowań dotyczących przesłuchania, w tym dotyczących stosowania środków przymusu wobec uczestników tej czynności<sup>716</sup>.

Należy więc uznać, że okazanie jest przesłuchaniem skoncentrowanym na obiekcie przedstawionym w odpowiednich warunkach do percepcji osobie przesłuchiwanej lub odtworzeniu przez tę osobę wyglądu obiektu podlegającego identyfikacji, a następnie porównaniu zapamiętanego obrazu z obiektem prezentowanym w trakcie czynności i złożeniu zeznań na okoliczność wyniku owego porównania<sup>717</sup>.

Celem okazania jest rozpoznanie, czyli dokonanie identyfikacji obiektu (osoby, jej wizerunku lub rzeczy), wyrażające się w uzyskaniu, w ramach tej czynności, oświadczeniu wiedzy osoby przesłuchiwanej o rozpoznaniu obiektu w zaprezentowanym zbiorze lub o jego nierozpoznaniu<sup>718</sup>.

W literaturze przedmiotu są prezentowane głównie dwie funkcje okazania, tj. wykrywcza oraz dowodowa<sup>719</sup>.

---

<sup>713</sup> J. Wójcikiewicz, *W kwestii procesowej czynności okazania*, „Nowe Prawo” 1983, nr 2, s. 78; *idem*, *W sprawie okazania głosu. Uwagi polemiczne*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 4, s. 28; *idem*, *Ekspertyza...*, *op.cit.*, s. 958; zob. także E. Gruza, *Okazanie...*, s. 13–14.

<sup>714</sup> M. Lisiecki, *Bezpośrednie...*, *op.cit.*, s. 49.

<sup>715</sup> J. Wójcikiewicz, *Ekspertyza...*, *op.cit.*, s. 958; P. Herbowski, D. Lorkiewicz-Muszyńska, *op.cit.*, s. 5; M. Lisiecki, *Aspekty procesowe okazania*, „Prokuratura i Prawo” 1996, nr 11, s. 66.

<sup>716</sup> J. Kwieciński, *op.cit.*, s. 59.

<sup>717</sup> T. Hanausek, *Kryminalistyczna...*, *op.cit.*, s. 490–507; K. Juszka, *Problematyka...*, *op.cit.*, s. 51; M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, L. Stępa, *op.cit.*, s. 263.

<sup>718</sup> D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5108.

<sup>719</sup> M. Lisiecki, *Okazanie osób metodą bezpośrednią z ukrycia i z utajnieniem osoby rozpoznającej*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 6, s. 75.

Funkcja wykrywcza akcentuje możliwość, w wyniku tej czynności, zawężenia kręgu osób podejrzanych lub wykrycia sprawcy. Funkcja dowodowa odnosi się do możliwości wykorzystania wyniku okazania jako dowodu w procesie karnym.

W literaturze prezentowane są również inne funkcje tej czynności jako środka do ustalania źródeł dowodowych, sprawdzania dowodów, weryfikacji wersji kryminalistycznych, taktyki przesłuchania<sup>720</sup>.

#### 4.6.2. Przesłanki i zakres okazania

Okoliczności warunkujące przeprowadzenie okazania nie zostały sprecyzowane ani w Kodeksie postępowania karnego (zob. art. 173 k.p.k.), ani w treści Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 czerwca 2003 roku w sprawie warunków technicznych przeprowadzenia okazania<sup>721</sup>.

Mając na uwadze cel czynności okazania, należy przyjąć, że przesłanką jej realizacji jest ustalenie chociażby hipotetycznej możliwości zidentyfikowania obiektu przez osobę przesłuchiwaną w wyniku porównania śladu pamięciowego z prezentowanym we właściwych warunkach obiektem lub jego obrazem<sup>722</sup>. Z powyższego jednoznacznie wynika, że niecelowe jest przeprowadzanie okazania w sytuacji, gdy zeznania danej osoby wskazują, iż nie zaobserwowała ona jakiegokolwiek właściwości obiektu mogącej ów obiekt zindywidualizować lub chociażby przypisać go do określonego zbioru.

Okazanie może zostać przeprowadzone, zgodnie z warunkami realizacji tego typu czynności, w każdej sprawie, w której jest to zasadne dla realizacji celów postępowania karnego<sup>723</sup>. Zakres przedmiotowy został więc przez ustawodawcę określony szeroko i zasadniczo jest limitowany jedynie konstytucyjną zasadą proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP).

Podobnie szeroko został ujęty zakres podmiotowy okazania. Poza świadkiem, osobą rozpoznającą może być oskarżony, biegły, specjalista lub kurator<sup>724</sup>.

Czynność okazania może być przeprowadzana już na etapie postępowania w niezbędnym zakresie w toku całego postępowania przygotowawczego oraz sądowego. Ważne jest, aby czynność ta była przeprowadzana w sposób wyłączający sugestię.

---

<sup>720</sup> A. Taracha, *Niepowtarzalność okazania. Teoria i praktyka*, „Problemy Praworządności” 1991, nr 1–2, s. 67–73; B. Hołyst, *Kryminalistyka...*, s. 1074.

<sup>721</sup> Dz.U. z 2003 r. Nr 104, poz. 981.

<sup>722</sup> D. Czerwińska, *op.cit.*, s. 5110–5111.

<sup>723</sup> *Ibidem*, s. 5111; J. Skorupka, K. Woźniewski, *Dyskusja*, [w:] D. Gruszecka, J. Skorupka, (red.) *Granice procesu karnego. Legalność działań uczestników postępowania*, Warszawa 2015, s. 163–164.

<sup>724</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 935.



Właśnie dlatego tak istotne jest poinformowanie osoby rozpoznającej, że w okazywanej grupie osób lub rzeczy może nie być tej poszukiwanej<sup>725</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że w orzecznictwie został wyrażony pogląd o niedopuszczalności przeprowadzania dowodu z zeznań w charakterze świadka funkcjonariuszy policji wykonujących czynność okazania w celu ustalenia stopnia pewności świadka co do identyfikacji przedmiotu okazania, w sytuacji gdy nie wynika to wprost z zapisów protokołu<sup>726</sup>.

Bez wątpienia czynność taka wymaga weryfikacji w pierwszej kolejności poprzez przesłuchanie świadka, któremu okazywano dany przedmiot. W sytuacji, gdy przesłuchanie to jest niemożliwe (np. świadek zmarł), wbrew wskazanemu pogładowi istnieje możliwość przesłuchania pozostałych uczestników czynności okazania na wyżej wymienioną okoliczność, ponieważ w polskiej procedurze karnej nie obowiązuje legalna teoria dowodowa ograniczająca możliwości ustalania danych okoliczności faktycznych jedynie za pomocą ustawowo określonych dowodów<sup>727</sup>.

Przesłanki, zakres, ale również technika i taktyka czynności okazania osób lub rzeczy, szczegółowo opisywane w bogatej literaturze<sup>728</sup>, nie odbiegają od standardu tego rodzaju czynności realizowanych w innych śledztwach, dlatego nie wydaje się w tym miejscu konieczne obszernie ich omawianie<sup>729</sup>. Warto jednak wskazać, że w ramach śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej funkcje wykrywcza oraz dowodowa okazania niezwykle często się przeplatają. Najbardziej widoczne jest to wówczas, gdy w ramach tej czynności podejmowane są próby dokonywania identyfikacji ofiar katastrofy, wśród których można zidentyfikować również jej sprawców. Właściwe przeprowadzenie okazania ubrania, bagażu, przedmiotów osobistych należących do ofiar pozwala przyporządkować poszczególne rzeczy poszczególnym osobom, dostarczając informacji nie tylko na temat ich tożsamości, lecz także o pochodzeniu okazywanych przedmiotów,

---

<sup>725</sup> M. Kulicki, *Szczególne...*, *op.cit.*, s. 42; A. Taracha, *Okazanie...*, *op.cit.*, s. 4.

<sup>726</sup> Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 22 kwietnia 2010 roku, II AKa 84/10, KZS 2010, nr 9, poz. 51.

<sup>727</sup> J. Skorupka, *Komentarz do art. 143 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), J. Kosonoga, J. Skorupka, *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz do art. 1–166*, Warszawa 2017, LEX nr 10615, teza 6.

<sup>728</sup> J. Wójcikiewicz, *Okazanie. Studium porównawcze z pogranicza kryminalistyki i procesu karnego*, Kraków 1985, s. 15 i nast.; T. Tomaszewski, *Wartość okazania oskarżonego w praktyce śledczej i sądowej*, „Palestra” 1992, z. 9–10, s. 20 i nast.; E. Gruza, *Okazanie...*, *op.cit.*, s. 20 i nast.; J. Gurgul, *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 6 maja 1997 r., sygn. II Aka 74/97*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 3, s. 97–102; M. Lisiecki, *Okazanie w nowym kodeksie postępowania karnego*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 3, s. 47–65; M. Lisiecki, *Okazanie osób...*, *op.cit.*, s. 69–84; M. Lisiecki, *Zasady i warunki techniczne okazania*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 4, s. 105–116.

<sup>729</sup> Zob. także: Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 czerwca 2003 roku w sprawie warunków technicznych przeprowadzenia okazania (Dz.U. z 2003 r. Nr 104, poz. 981).

co może mieć niebagatelny wpływ na ustalenie okoliczności, w tym przyczyn katastrofy<sup>730</sup>.

#### **4.7. Przesłuchanie świadków katastrofy w ramach oględzin lub eksperymentu procesowego**

Zgodnie z treścią art. 212 k.p.k. istnieje możliwość dokonywania przesłuchań w toku oględzin lub eksperymentu procesowego<sup>731</sup>. Należy pamiętać jednak, że łączenie wielu istotnych dowodowo czynności implikuje szereg problemów formalnoorganizacyjnych, a niekiedy i technicznych czego konsekwencją może być obniżenie jakości owych czynności<sup>732</sup>. Jeżeli łączenie czynności miałoby negatywny wpływ na czynność główną, należy odstąpić od realizacji czynności towarzyszących. Zasadniczo możliwość przewidziana w art. 212 k.p.k. powinna być wykorzystywana wówczas, gdy czynność towarzysząca jest niezbędna lub przynajmniej pomocna dla prawidłowej realizacji czynności głównej.

Warto zauważyć, że realizacja przesłuchania w toku oględzin lub eksperymentu procesowego nie wymaga spisania odrębnego protokołu<sup>733</sup>. Niemniej jednak, w przypadku łączenia czynności konieczne jest skrupulatne kontrolowanie wszelkich wymagań formalnych protokołu, w szczególności dotyczących właściwych podstaw prawnych oraz pouczeń, ponieważ niedopełnienie tego typu wymagań wiąże się z szeregiem negatywnych skutków prawnych, przy czym konkretne konsekwencje błędów lub braków w protokole, ściśle uzależnione są od charakteru uchybienia<sup>734</sup>.

W przypadku czynności towarzyszącej należy spodziewać się na późniejszym etapie śledztwa potrzeby jej uzupełnienia. Niekiedy jednak mogą zacierać się różnice wskazujące na to, która z czynności jest *de facto* czynnością główną, a która towarzyszącą. Z taką sytuacją spotykamy się zwykle w przypadku przesłuchań uczestników katastrofy i jej naocznych świadków przeprowadzanych w toku oględzin lub eksperymentu procesowego.

---

<sup>730</sup> Zamach terrorystyczny z dnia 21 grudnia 1988 roku na samolot pasażerski linii Pan American World Airways nad Lockerbie w Szkocji – <https://www.fbi.gov/history/famous-cases/pan-am-103-bombing> (dostęp: 12.02.2022 r.).

<sup>731</sup> R. Koper, *op.cit.*, s. 4590.

<sup>732</sup> K. Juszka, *Jakość...*, *op.cit.*, s. 355.

<sup>733</sup> P. Hofmański, *Komentarz do art. 212...*, *op.cit.*, Legalis; M. Błoński, *Pozostale...*, *op.cit.*, s. 240, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 roku, IV KK 209/06, OSNKW 2006, nr 12, poz. 114.

<sup>734</sup> A. Leciak, *Utrwalanie przebiegu i wyników oględzin miejsca zdarzenia*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 9, s. 107.

#### 4.7.1. Przesłuchanie w ramach oględzin

Tematyka oględzin została poruszona w rozdziałach drugim i trzecim niniejszej dysertacji. W tym miejscu warto dodać, że niekiedy uzasadnione jest w trakcie tych czynności przesłuchanie osób posiadających informacje na temat zmian na miejscu zdarzenia w czasie pomiędzy zaistnieniem katastrofy a chwilą realizacji przedmiotowej czynności procesowej. Do grupy najczęściej przesłuchiwanym w takich okolicznościach osób należą strażacy, ratownicy medyczni, funkcjonariusze Policji, a także pierwsze osoby cywilne przybyłe na miejsce katastrofy, nierzadko udzielające pomocy ofiarom lub gaszące pożary.

W trakcie oględzin zwłok (zarówno tych na miejscu zdarzenia, jak i realizowanych na sali sekcyjnej) również istnieje możliwość przesłuchiwania świadków. Poza wymienionymi wcześniej osobami najczęściej przesłuchiwanymi są członkowie rodziny ofiar<sup>735</sup> oraz lekarze udzielający pomocy ofiarom.

Specyfika przesłuchań osób przebywających na miejscu zdarzenia bezpośrednio po jego zaistnieniu zasadniczo nie odbiega od wcześniej omówionej, a dotyczącej naocznych świadków katastrofy lotniczej. Niemniej jednak w tym miejscu istotne wydaje się zwrócenie uwagi na istnienie zakazu dowodowego o charakterze niezupełnym i bezwzględnym, zawartego w treści art. 199 k.p.k. Artykuł ten stanowi, że złożone wobec biegłego albo wobec lekarza udzielającego pomocy medycznej oświadczenia oskarżonego, dotyczące zarzucanego mu czynu, nie mogą stanowić dowodu<sup>736</sup>. W związku z powyższym biegły lub lekarz udzielający pomocy medycznej nie może być w toku procesu karnego przesłuchiwany na okoliczność jakiegokolwiek oświadczenia oskarżonego dotyczącego zarzucanego mu czynu, nawet za zgodą samego oskarżonego. Co więcej, takiego biegłego lub lekarza nie można w tym zakresie zwolnić z zachowania tajemnicy lekarskiej na podstawie art. 180 § 2 k.p.k., ponieważ art. 199 k.p.k. stanowi *lex specialis* w stosunku do wskazanego wyżej przepisu<sup>737</sup>.

Zawarty w treści art. 199 k.p.k. zakaz dowodowy obowiązuje w ramach procesu karnego oraz postępowań prowadzonych zgodnie z jego zasadami. Tymczasem badanie zdarzenia lotniczego przez właściwą komisję, mimo pewnych podobieństw, nie odbywa

---

<sup>735</sup> Częstą czynnością jest okazywanie zabezpieczonych ubrań, elementów bagażu i rzeczy osobistych członkom rodzin zmarłych ofiar katastrofy. Czynność ta, realizowana zazwyczaj w ramach oględzin rzeczy, pozwala finalnie na podjęcie właściwej decyzji o zwrocie zabezpieczonych przedmiotów osobom uprawnionym.

<sup>736</sup> T. Grzegorzczak, J. Tylman, *Polskie...*, *op.cit.*, Warszawa 2011, s. 476

<sup>737</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z 24 stycznia 2008 roku, sygn. akt V KK 230/07, LEX nr 359261; J. Witkowska, *Obowiązek zachowania tajemnicy przez biegłego opiniującego w przedmiocie stanu zdrowia psychicznego oskarżonego*, [w:] L. Bogunia (red.), *Nowa kodyfikacja prawa karnego*, t. 15, Wrocław 2004, s. 310; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2007, s. 936.

się na zasadach procesu karnego. W ramach badania zdarzenia lotniczego brak więc zakazu przesłuchiwania biegłego na okoliczność oświadczeń sprawcy zdarzenia złożonych wobec niego. Zeznania te mogą więc stanowić podstawę ustaleń faktycznych komisji. Warto jednak podkreślić, że w przypadku udostępnienia – za zgodą sądu – materiałów organu ds. badania zdarzeń lotniczych, na potrzeby procesu karnego (art. 134 ust. 1a-1c pr.lot.), obejmujących zeznania biegłego, o których mowa w art. 199 k.p.k., nie będą one mogły być podstawą czynienia ustaleń faktycznych w tym procesie.

W przypadku lekarza udzielającego pomocy medycznej mamy do czynienia ze zgoła odmienną sytuacją. Zawezwany przez komisję lekarz będzie zobligowany do zachowania wiążącej go tajemnicy lekarskiej, wskutek czego pojawi się *de facto* konieczność zawężenia zakresu takiego przesłuchania do okoliczności nieobjętych tą tajemnicą (zob. art. 40 u.z.l.).

W tym miejscu warto zauważyć, że obowiązujący w ramach procesu karnego zakaz z art. 199 k.p.k. obejmuje oświadczenia sprawcy składane wobec lekarza udzielającego mu pomocy medycznej. Nie obejmuje jednak sytuacji, gdy oświadczenie sprawcy zostało wypowiedziane w trakcie udzielania pomocy medycznej innej osobie, nawet jeżeli jest to osoba najbliższa dla sprawcy<sup>738</sup>. Nie obejmuje on również zakazu wykorzystania oświadczeń jednego współsprawcy w odniesieniu do czynów innego współsprawcy.

W orzecznictwie zauważalna jest tendencja do rozszerzającej interpretacji art. 199 k.p.k. i obejmowania zakazem innych niż lekarze członków personelu medycznego udzielających pomocy sprawcy<sup>739</sup>.

W doktrynie prezentowany jest pogląd, że bezwzględny charakter omawianego zakazu dowodowego uniemożliwia przesłuchanie na okoliczności oświadczenia sprawcy składanego wobec lekarza udzielającego mu pomocy również innych osób słyszących jego treść, lecz jedynie tych, których obecność była wówczas konieczna<sup>740</sup>. Można więc przesłuchać na tę okoliczność pozostałe osoby, które nawet przypadkowo zapoznały się z treścią takiego oświadczenia.

---

<sup>738</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2012 roku, III KK 366/11, OSNKW 2012, nr 10, poz. 110.

<sup>739</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 21 października 2013 roku w sprawie II AKa 334/13, niepubl.

<sup>740</sup> M. Kurowski, *Komentarz do art. 199 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki, *Kodeks postępowania karnego. Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2021, LEX nr 11285.

#### 4.7.2. Przesłuchanie w ramach eksperymentu

Typowym uczestnikiem katastrofy jest pilot lub inny członek załogi statku powietrznego, który uległ katastrofie. Przesłuchanie członka załogi, o ile nie jest on w stanie zagrażającym życiu, jest przeprowadzane zazwyczaj w formie tradycyjnej. Wówczas, w trakcie przesłuchania, prowadzonego zazwyczaj w siedzibie właściwej jednostki prokuratury (zob. § 152 regul.prok.), świadek próbuje mniej lub bardziej efektywnie przypomnieć sobie sekwencję wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce przed zaistnieniem katastrofy. Na późniejszym etapie czynność tę można połączyć z eksperymentem procesowym realizowanym w symulatorze lotu dedykowanym dla maszyny, która uległa katastrofie. Oczywiście wszelkie dane wyjściowe dotyczące lotu powinny pochodzić z zapisów rejestratora parametrów lotu (Flight Data Recorder – FDR). W symulatorze lotu istnieje możliwość wiernego odtworzenia warunków, jakie istniały w czasie feralnego lotu, począwszy od realnego otoczenia, poprzez zasymulowanie występujących usterek, a kończąc na panujących wówczas warunkach pogodowych. Wykorzystanie symulatora lotu nie tylko umożliwia odtworzenie przebiegu zdarzenia w celu ustalenia, czy badane zdarzenie mogło mieć określony przebieg, ale również ułatwia przeprowadzenie doświadczeń dających możliwość ustalenia czy w danych okolicznościach istniała możliwość wystąpienia określonych faktów lub zjawisk, a także możliwość ich spostrzeżenia<sup>741</sup>. Istota tego typu eksperymentu procesowego polega więc na sprawdzeniu wiarygodności zgromadzonych dotychczas dowodów, opracowaniu nowych lub weryfikacji wcześniejszych wersji kryminalistycznych zdarzenia, jak również na uzyskaniu nowych dowodów<sup>742</sup>. Powyższe jasno dowodzi, że eksperyment procesowy, choć *de facto* ma charakter akcesoryjny, z udziałem członka załogi oraz z wykorzystaniem symulatora lotu, często umożliwia wiarygodne sprawdzenie okoliczności mających fundamentalne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 211 k.p.k.)<sup>743</sup>. Należy też pamiętać, że większą wartość dowodową ma negatywny wynik eksperymentu, tj. taki, który wyklucza możliwość zaistnienia danego faktu lub zjawiska, niż pozytywny, który zasadniczo oznacza, że dany fakt lub zjawisko, z pewnym prawdopodobieństwem mogły zaistnieć<sup>744</sup>.

---

<sup>741</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 244.

<sup>742</sup> S. Rybarczyk, *Eksperyment jako dowód w procesie karnym*, Warszawa 1973, s. 16.

<sup>743</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 28 sierpnia 2014 roku, II AKa 129/14, KZS 2014, nr 10, poz. 50.

<sup>744</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 1979 roku, III KR 183/73, LEX nr 21821; A. Bogusłowicz, *op.cit.*, s. 143–144.

Przesłuchanie pilota, który bezpośrednio opisuje swoje działania oraz przemyślenia towarzyszące pojawiającym się usterkom, jest bezcenne dla sprawdzenia poprawności realizacji zadania lotniczego. Pozwala również, niemalże na bieżąco, weryfikować prawdziwość zeznań świadka<sup>745</sup>.

Przeprowadzając tego rodzaju eksperyment, trzeba pamiętać, że kokpit symulatora może różnić się od tego, znajdującego się w samolocie biorącym udział w zdarzeniu. Wszelkie różnice (braki urządzeń, wyświetlaczy, inny wygląd lub sposób działania dźwigni, przełączników, przycisków, kontroltek etc.) powinny zostać szczegółowo opisane w protokole czynności.

Innym przykładem świadka, który powinien zostać przesłuchany w ramach eksperymentu procesowego, jest kontroler. Widoczność z jego miejsca pracy, ocena ergonomii stanowiska pracy, widzialność w chwili zdarzenia czy sprawność oraz czytelność urządzeń, z których korzystał, to okoliczności mające niekiedy fundamentalne znaczenie dla ustalenia istotnych okoliczności sprawy, w tym przyczyn katastrofy. Należy pamiętać, że w przypadku kontrolerów ich wszelkie działania oraz dyspozycje podlegają rejestracji. Zasadniczo zapisy te nie podlegają jednak udostępnieniu i wykorzystaniu do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego lub innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa (art. 14 ust. 2 rozporządzenia 996/2010)<sup>746</sup>.

Kluczowe może być również przesłuchanie mechanika przeprowadzającego prace serwisowe przed feralnym lotem. Podczas eksperymentu procesowego, najlepiej z udziałem biegłego, może on zaprezentować sposób wykonywania swego zadania, wykorzystane części zamienne i narzędzia, czyli dostarczyć informacji, których nie odtworzy nawet szczegółowy opis utrwalony w formie protokołu, fotografii i zapisu wideo<sup>747</sup>.

We wszystkich wskazanych wcześniej przypadkach przeprowadzania eksperymentu procesowego należy pamiętać, że jego realizacja ma sens procesowy jedynie wówczas, gdy czynność ta jest dokonywana w warunkach maksymalnie zbliżonych do tych, które panowały w chwili zdarzenia<sup>748</sup>.

---

<sup>745</sup> Stankiewicz: rządowa komisja rzuci cień na kapitana Wronę – <https://www.wprost.pl/348782/stankiewicz-rzadowa-komisja-rzuci-cien-na-kapitana-wrone.html> (dostęp: 23.08.2021 r.).

<sup>746</sup> Istnieje jednak niejako pośrednia droga pozyskania zapisów nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopii poprzez zwrócenie się do właściwego sądu z wnioskiem o udostępnienie wyników badań organu ds. badania zdarzeń lotniczych na podstawie art. 134 ust. 1a pr.lot.

<sup>747</sup> Lot British Airways 5390 – <https://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/7,151128,21365090,pilota-wyssalo-z-kokpitu-nie-mogli-go-puscic-wiec-trzymali.html> (dostęp: 23.08.2021 r.).

<sup>748</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lipca 2009 roku, V KK 20/09, Legalis nr 450603; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2005 roku, II KK 332/04, Legalis nr 70021.

Zarówno przesłuchanie, jak i eksperyment procesowy z udziałem członka załogi, ale również pozostałych kluczowych świadków katastrofy lotniczej, powinny być rejestrowane przy użyciu urządzenia utrwalającego obraz i dźwięk (art. 147 § 1 k.p.k.)<sup>749</sup>.

#### **4.8. Zakaz przesłuchiwania członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych**

Zakazy dowodowe stanowią wyraźne odstępstwo od zasady prawdy materialnej wyrażonej w treści art. 2 § 2 k.p.k. Zgodnie z ową zasadą podstawę wszelkich rozstrzygnięć w procesie karnym powinny stanowić prawdziwe ustalenia faktyczne (art. 2 § 2 k.p.k.). Prawdziwe, tj. zgodne z rzeczywistością.

Jak już wspomniano, w przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej jest wszczynane śledztwo oraz wdrażane badanie prowadzone przez niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych. Wówczas cele postępowania karnego określone w treści art. 2 i 297 k.p.k. konkurują z celem działania organów ds. badania zdarzeń lotniczych, jakim jest zapobieganie owym zdarzeniom (art. 134 ust. 1 pr.lot.)<sup>750</sup>.

Zważywszy na fakt, że organy ds. badania zdarzeń lotniczych nie posiadają licznych instrumentów przymusu, jakie pozostają w dyspozycji organów procesu karnego, ich działalność musi opierać się na zaufaniu ze strony osób, którym zależy na poprawie bezpieczeństwa lotniczego, w tym przede wszystkim lotników.

Z doświadczeń członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych wynika, że nieskrępowane wypowiedzi lotników oraz osób z personelu pomocniczego nierzadko przyczyniają się do poprawy istniejących procedur, które to zmniejszają ryzyko podobnych zdarzeń i tym samym korzystnie wpływają na poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie. Powyższe doprowadziło do przekonania, że jedynie pełne zagwarantowanie poufności zeznań lub oświadczeń składanych przed członkami komisji umożliwi jej uzyskanie prawdziwych informacji o okolicznościach badanego zdarzenia lotniczego, a ich rozpowszechnianie, w tym udostępnianie na potrzeby postępowania dyscyplinarnego lub karnego może skutkować znacznym utrudnieniem badania prowadzonego przez komisje<sup>751</sup>.

Wskazane wyżej okoliczności stały się podstawą wprowadzenia do uregulowań międzynarodowych i krajowych szeregu ograniczeń dowodowych utrudniających między

<sup>749</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 245.

<sup>750</sup> Kwestię tę omówiono w podrozdziale 1.3 niniejszej pracy.

<sup>751</sup> A. Konert, *Wprowadzenie...*, *op.cit.*, s. 21–22, E. Klich, *Współpraca organów ds. badania zdarzeń lotniczych z pozostałymi organami – zagadnienia szczegółowe*, [w:] A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013, s. 28–29; T. Cieśla, *op.cit.*, s. 9.

innymi organom procesu karnego swobodny dostęp do wyników badań komisji lotniczych (zob. np. art. 14 rozporządzenia 996/2010, art. 134 ust. 1a i 1f pr.lot.).

Przyczyną ustanowienia zakazów dowodowych związanych z wynikami badań organów ds. badania zdarzeń lotniczych była więc konieczność zapewnienia owym organom dostępu do możliwie pełnej wiedzy na temat okoliczności zdarzenia, której nie ograniczałaby obawa osób „uczestniczących” *sensu largo* w badanym zdarzeniu o negatywne konsekwencje, jakie mogą wynikać z udzielania informacji członkom komisji.

Nie ulega wątpliwości, że zakazy dowodowe utrudniają ustalenie prawdy materialnej w procesie karnym, lecz ustanawiane są one w trosce o inne dobra i wartości prawem chronione<sup>752</sup>. Wartością tą, w przypadku ograniczeń dowodowych związanych z działalnością organów ds. badania zdarzeń lotniczych, jest dobro owych badań, w tym potrzeba zapewnienia możliwości ustalenia, w toku procesu badawczego, wszystkich istotnych dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia lotniczego.

Analiza treści przepisów rozporządzenia 996/2010 prowadzi do wniosku, że intencją twórców owych uregulowań nie było jednak bezrefleksyjne wprowadzanie ograniczeń w zakresie dostępu do wyników prac organów ds. badania zdarzeń lotniczych kosztem procesu karnego (teza 20 i 26 preambuły rozporządzenia 996/2010). Widoczna jest w nich próba zachowania równowagi pomiędzy interesami obu postępowań (teza 23 preambuły rozporządzenia 996/2010).

W związku z koniecznością dostosowania krajowego prawa lotniczego do standardów UE, w treści art. 134 ust. 1f pr.lot. zawarty został zakaz dowodowy zabraniający przesłuchiwanie członków PKBWL i KBWLLP, w toku postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowno-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody, w charakterze świadków na okoliczność faktów mogących ujawnić wyniki badań komisji.

Jak wynika *expressis verbis* z treści wskazanego wyżej przepisu, zakaz ten dotyczy procesu karnego, zarówno na etapie postępowania przygotowawczego, jak i sądowego, niezależnie od instancji.

Przedmiotowy zakaz ma charakter bezwzględny, ponieważ nie można skorzystać ze wskazanego w nim źródła dowodowego w stosunku do określonych okoliczności, oraz niezupełny, dotyczy bowiem faktów mogących ujawnić wyniki badań komisji, które mogą być dowodzone za pomocą innych środków dowodowych.

---

<sup>752</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 9–10.



W treści art. 134 ust. 1c pr.lot. wskazano, że do owych wyników badań należy zaliczyć ekspertyzy uzyskane w trakcie badania, oświadczenia uzyskane od osób w trakcie badania, korespondencję między osobami mającymi związek z operacją statku powietrznego, medyczne lub prywatne informacje na temat osób uczestniczących w wypadku lub incydencie lotniczym, zapisy pokładowych rejestratorów mowy, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopie oraz opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych<sup>753</sup>. Ustalając katalog wyników badań, należy uwzględnić również treść art. 14 rozporządzenia 996/2010, a także pkt 5.12 załącznika 13 do konwencji chicagowskiej<sup>754</sup>.

Ewidentnym celem wprowadzenia przedmiotowego zakazu dowodowego było wyeliminowanie prób obchodzenia określonych w treści art. 134 ust. 1a i 1b pr.lot. reguł udostępniania wyników badań organów ds. badania zdarzeń lotniczych poprzez przesłuchiwanie osób posiadających wiedzę w tym zakresie<sup>755</sup>.

W literaturze procesu karnego próżno szukać szerszego opracowania na temat zakazu przesłuchiwania członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, lecz struktura owego zakazu jest zbliżona do zakazów dowodowych z art. 178 i 178a k.p.k.

Zgodnie z treścią art. 178 pkt 1 i 2 k.p.k. obrońcy albo adwokata lub radcy prawnego, działającego na podstawie art. 245 § 1 k.p.k., nie wolno przesłuchiwać jako świadka co do faktów, o których dowiedział się, udzielając porady prawnej lub prowadząc sprawę, a duchownego co do faktów, o których dowiedział się przy spowiedzi. Artykuł 178a k.p.k. przewiduje z kolei zakaz przesłuchiwania mediatora co do faktów, o których dowiedział się od oskarżonego lub pokrzywdzonego, prowadząc postępowanie mediacyjne. Powyższy zakaz nie dotyczy jednak informacji o przestępstwach wskazanych w treści art. 240 § 1 k.k.

Zakaz dowodowy z art. 134 ust. 1f pr.lot. wydaje się mieć charakter węższy, ponieważ co prawda dotyczy konkretnej osoby, tj. członka komisji, lecz nie odnosi się do wszystkich faktów, o których ów członek, dowiedział się w trakcie badania zdarzenia lotniczego, a jedynie do tych, które mogą doprowadzić do ujawnienia wyników badań komisji.

Podkreślenia wymaga fakt, że w pracach komisji, w toku badania zdarzenia lotniczego, uczestniczą nie tylko ich członkowie, lecz także, w miarę potrzeby,

---

<sup>753</sup> Szerzej na ten temat: A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 507–512.

<sup>754</sup> *Ibidem*, s. 508.

<sup>755</sup> J. Walulik, *Komentarz do art. 134 ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, teza 13, s. 517.

upoważnieni eksperci (art. 17 ust. 18 pr.lot.). Ekspertami są osoby uczestniczące w pracach organów ds. badania zdarzeń lotniczych, posiadające kwalifikacje oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym do badania zdarzenia lotniczego, które na podstawie umów cywilnoprawnych udzielają wsparcia tym organom w dziedzinach niedostępnych ich członkom (art. 17 ust. 18 i 19 pr.lot.).

Pozycja ekspertów w ramach danej komisji jest zbliżona do pozycji członków tego organu. Ekspert, formułując na potrzeby badania treść ekspertyz, opinii lub analiz – analogicznie jak członek komisji – kieruje się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie jest związany poleceniem przewodniczącego Komisji lub członka Komisji nadzorującego badanie co do treści tych dokumentów (art. 17 ust. 19 pr.lot.). Tak samo jak członek komisji jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości uzyskane w związku z badaniem zdarzenia lotniczego oraz nie może występować w roli biegłego w postępowaniu przed sądem lub innym organem w zakresie badania zdarzenia lotniczego, w którym brał udział, a wskazane wyżej ograniczenia obowiązują go również po zakończeniu prac w komisji (art. 17 ust. 22 i 23 pr.lot.). Co więcej, na podstawie art. 134 ust. 1a i 1c pr.lot. wyniki prac ekspertów podlegają ochronie *de facto* jako wyniki badań prowadzonych przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych.

Tymczasem zakaz dowodowy z art. 134 ust. 1f pr.lot. nie odnosi się wprost do innych osób wezwanych do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego, a zakazy dowodowe, jako wyjątki od zasady swobody dowodzenia, podlegają wykładni zwięzającej (*exceptiones non sunt extentendae*)<sup>756</sup>. W tej sytuacji można by uznać za słuszny pogląd, że „Poszukując intencji ustawodawcy, najpierw należy się posłużyć wykładnią językową, która ma podstawowe znaczenie dla rozumienia przepisów, ponieważ dla adresatów norm prawnych posłużenie się określonymi, zrozumiałymi dla nich wyrażeniami danego języka powinno oznaczać to, co zostało w tym języku wypowiedziane”<sup>757</sup>.

Niemniej w przedmiotowym wypadku zastosowanie jedynie wykładni językowej w oczywisty sposób prowadzi do wniosków nieracjonalnych, sprzecznych z celem uregulowań zawartych w art. 17 i 134 pr.lot, a wówczas „należy poprzez inne rodzaje wykładni prawa starać się doprowadzić do ujednolicenia rozumienia analizowanych przepisów, kierując się możliwym do ustalenia *ratio* ustawodawcy i celem tych

---

<sup>756</sup> M. Błoński, *Zakazy dowodowe*, [w:] M. Błoński, M. Zbrojewska, *Dowody i postępowanie dowodowe w procesie karnym. Komentarz praktyczny z orzecnictwem. Wzory pism procesowych*, Warszawa 2020, s. 266.

<sup>757</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2011 roku, II CSK 366/10, LEX nr 738098.

przepisów oraz dążąc do zapewnienia ochrony interesów osób znajdujących się w okolicznościach zasługujących na ochronę”<sup>758</sup>.

Warto zauważyć, że w literaturze procesu karnego, na kanwie zakazu dowodowego związanego z tajemnicą spowiedzi, wyrażono pogląd, iż przesłuchanie przykładowo tłumacza uczestniczącego w spowiedzi na okoliczność jej treści stanowiłoby *de facto* obejście zakazu z art. 178 pkt 2 k.p.k.<sup>759</sup> Zdaniem Z. Kwiatkowskiego zakaz przesłuchiwanie ewentualnych świadków spowiedzi należy wywieść z wykładni teleologicznej wyżej wymienionego przepisu<sup>760</sup>.

Wskazane wyżej okoliczności sugerują więc, że zakaz dowodowy z art. 134 ust. 1f pr.lot. obejmuje również ekspertów biorących udział w pracach organów ds. badania zdarzeń lotniczych, których nie wolno przesłuchiwać na okoliczność wyników ekspertyz uzyskanych w trakcie badania.

W praktyce taka wykładnia art. 134 ust. 1f pr.lot. jest jednak często kwestionowana<sup>761</sup>. W związku z powyższym, w literaturze przedmiotu dostrzegana jest konieczność zmiany zakresu obowiązywania wyżej wymienionego zakazu dowodowego poprzez jego rozszerzenie na inne osoby biorące udział w pracach komisji, w tym w szczególności na upoważnionych ekspertów<sup>762</sup>.

W tym miejscu warto zauważyć, że wraz z opublikowaniem raportu końcowego wyniki badań komisji, przynajmniej w pewnym zakresie, stają się jawne. Nie wydaje się jednak, że w związku z tym zakaz dowodowy przesłuchiwanie członka komisji, będącego współautorem raportu końcowego, przestaje obowiązywać. Aktualna treść art. 134 ust. 1f pr.lot. pozwala twierdzić, że członka komisji nigdy nie będzie można przesłuchać co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, niezależnie od treści raportu końcowego lub protokołu z badania zdarzenia lotniczego.

Warto zauważyć, że w treści raportu końcowego nie są umieszczane wszystkie wyniki badań komisji, a jedynie te, które mają bezpośredni związek z badanym zdarzeniem lotniczym (art. 134 ust. 1d pr.lot.).

W aktualnym stanie prawnym nie wydaje się słuszny pogląd o możliwości przesłuchania członka organu ds. badania zdarzeń lotniczych na okoliczność wyników badań komisji, po uprzednim zwolnieniu go z zachowania tajemnicy przez właściwy

---

<sup>758</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2011 roku, II CSK 366/10, LEX nr 738098.

<sup>759</sup> J. Kosonoga, *System środków dyscyplinujących uczestników postępowania karnego*, Warszawa 2014, s. 165.

<sup>760</sup> Z. Kwiatkowski, *Zakazy dowodowe w procesie karnym*, Zakamycze 2005, s. 175;

<sup>761</sup> Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015 roku, WK 4/15, LEX nr 1710413.

<sup>762</sup> J. Walulik, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 517, teza 13.

sąd<sup>763</sup>. Obowiązujące uregulowania nie przewidują bowiem jakiegokolwiek procedury takiego zwolnienia.

Przyjmując, że wyżej wymieniony zakaz dotyczy również ekspertów, ich także nie będzie można przesłuchać w toku postępowania karnego, mimo dysponowania treścią ekspertyzy uzyskanej po uprzednim wyrażeniu zgody przez właściwy sąd (art. 134 ust. 1a i 1c pkt 1 pr.lot.).

W tym stanie rzeczy należy uznać, że błędem ustawodawcy jest brak wprowadzenia możliwości zwolnienia z zachowania tajemnicy co do wyników badań komisji członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych i innych osób przez nie upoważnionych do udziału w badaniu, szczególnie w sytuacji nieprzewidzenia ograniczenia tego zakazu w przypadku zaistnienia niektórych kategorii przestępstw, np. o charakterze terrorystycznym<sup>764</sup>.

Mając na uwadze fakt istnienia znacznych rozbieżności interpretacyjnych co do zakresu wyników badań objętych ochroną przepisów prawa lotniczego oraz hipotetyczną wielość różnego typu spraw, jakie mogą być powiązane z działalnością organów ds. badania zdarzeń lotniczych, a także osób z nimi współpracujących w toku badania, należy uznać, że wprowadzenie procedury umożliwiającej zwolnienie z zachowania tajemnicy, o której mowa w art. 134 ust. 1f pr.lot., wydaje się w pełni uzasadnione.

Unormowanie tej kwestii doprowadziłoby między innymi do rozstrzygnięcia szeregu konfliktów, jakie pojawiają się pomiędzy organem procesu karnego a osobą przesłuchiwaną w toku śledztwa, zaangażowaną w badanie zdarzenia lotniczego prowadzone przez komisje.

Na chwilę obecną organ procesowy z jednej strony, a członek komisji, jej ekspert lub inna upoważniona przez komisję osoba z drugiej strony, mogą odmiennie odczytywać zakres zakazu z art. 134 ust. 1f pr.lot. Rezultatem takiej sytuacji mogą być istotne wątpliwości co do możliwości wykorzystania jako dowodu zeznań tego typu świadków w procesie karnym, a także negatywne konsekwencje wobec samych świadków odmawiających zeznań co do faktów – w ich ocenie – objętych przedmiotowym zakazem, związane z inicjowaniem wobec nich postępowań karnych z art. 233 § 1 k.k.<sup>765</sup>

---

<sup>763</sup> J. Sznajder, *op.cit.*, s. 229.

<sup>764</sup> Przestępstwem o charakterze terrorystycznym jest czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności, której górna granica wynosi co najmniej 5 lat, popełniony w celu: 1) poważnego zastraszenia wielu osób, 2) zmuszenia organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności, 3) wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej, a także groźba popełnienia takiego czynu – art. 115 § 2 k.k.

<sup>765</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 10; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015 roku, WK 4/15, LEX nr 1710413.

W tym miejscu warto zauważyć, że mimo, iż PKBWL ma możliwość odstąpienia od badania zdarzenia lotniczego w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, a także gdy statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia (art. 135 ust. 6 pr.lot.), nie zawsze musi dojść do skorzystania przez komisję z tej możliwości. Wówczas mogłoby okazać się, że zakaz dowodowy, którego intencją wprowadzenia było usprawnienie procesu badania zdarzeń lotniczych w celu poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie, odniósłby zgoła odwrotny skutek, uniemożliwiając niezwłoczne ustalenie prawdy przez właściwe w tego typu przypadkach organy państwa, ustalenie i ujęcie sprawcy lub sprawców oraz zapobieżenie podobnym czynom w przyszłości.

Mając powyższe na uwadze, zasadne wydaje się nadanie art. 134 ust. 1f pr.lot. treści: „W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e, członkowie komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, a także inne osoby biorące udział w badaniu zdarzenia lotniczego mogą być przesłuchiwane co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c, tylko za zgodą sądu. Przepis ust. 1a i 1b stosuje się odpowiednio”.

Takie unormowanie pozwoliłoby na wnioskowanie przez właściwy organ do Sądu Okręgowego w Warszawie lub Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu o wyrażenie zgody na przesłuchanie osoby biorącej udział w badaniu prowadzonym przez odpowiednio PKBWL lub KBWLLP. Sąd, wydając decyzję w przedmiocie rozpoznania wniosku, byłby zobligowany wziąć pod uwagę, czy wyrażenie zgody na przesłuchanie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wyniknąć z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych (art. 134 ust. 1b pr.lot.).

Aktualnie zakaz przesłuchiwania członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, jak wyżej wspomniano, dotyczy jedynie wyników badań komisji. W pozostałym zakresie członkowie PKBWL są zobowiązani do zachowania tajemnicy zawodowej wynikającej z treści art. 15 ust. 1 rozporządzenia 996/2010 oraz art. 17 ust. 22 pkt 1 pr.lot.<sup>766</sup>

---

<sup>766</sup> Tajemnicą zawodową jest objęta informacja uzyskana w związku z wykonywaniem danego zawodu, działalności lub funkcji o ile z ustawy lub przyjętego zobowiązania wynika obowiązek zachowania jej w tajemnicy – S. Hoc, *Ochrona informacji niejawnych i innych tajemnic ustawowo chronionych. Wybrane zagadnienia*, Opole 2006, s. 53 i n.

Tajemnica zawodowa z art. 15 ust. 1 rozporządzenia 996/2010 obowiązuje nie tylko członków PKBWL, ale też wszystkich pracowników tej komisji oraz inne osoby wezwane do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego.

Osoby te mogą odmówić zeznań co do okoliczności, na które rozciąga się ów obowiązek. Zobligowane są jednak zeznawać w sytuacji, gdy sąd lub prokurator, działając dla dobra wymiaru sprawiedliwości, zwolni je od obowiązku zachowania tajemnicy (art. 180 § 1 k.p.k.). Oczywiście zwolnienie następuje na mocy postanowienia, na które osobie zobowiązanej do zachowania tajemnicy przysługuje środek odwoławczy w postaci zażalenia (art. 180 § 1 zd. ostat. k.p.k.). W związku z powyższym praktyka przesłuchiwanie świadków zobowiązanych do zachowania tajemnicy zawodowej w dniu wydania postanowienia o zwolnieniu z niej – nawet po odebraniu oświadczenia od świadka, iż z prawa zaskarżenia decyzji nie będzie korzystał – jest nie do zaakceptowania.

W ciągu 7 dni od otrzymania postanowienia świadkowi zwolnionemu z zachowania tajemnicy zawodowej przysługuje uprawnienie do zaskarżenia tej decyzji do sądu. W przypadku przesłuchania świadka w dniu doręczenia postanowienia o zwolnieniu z tajemnicy zawodowej mamy do czynienia z sytuacją, w której przedmiotowe postanowienie nie jest jeszcze prawomocne, a zatem świadek *de iure* nie został zwolniony z zachowania tajemnicy (art. 180 § 1 k.p.k. w zw. z art. 460 k.p.k.).

Zakaz dowodowy zabraniający przesłuchiwanie członków PKBWL i KBWLLP w charakterze świadków wszedł w życie 18 września 2011 roku. Może jednak zaistnieć sytuacja, w której członkowie owych komisji zostali przed wskazaną wyżej datą przesłuchani na okoliczność faktów mogących ujawnić wyniki badań komisji<sup>767</sup>. Brak przepisów przejściowych znacznie utrudnił ocenę owej sytuacji, którą wyjaśniło dopiero postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015 roku wydane w sprawie WK 4/15<sup>768</sup>. Zgodnie z treścią owego judykatu „po wejściu w życie tego zakazu dowodowego wcześniejsze zeznania tych osób w tym zakresie nie mogły być zaliczone do materiału dowodowego ani też przedmiotem rozważań (oceny) sądu”. Z powyższego wynika, że wcześniejsze zeznania członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, dotyczące wyników badań tego organu, nie mogą być podstawą decyzji końcowej w danej sprawie, a w pozostałym zakresie mogą stanowić pełnowartościowy materiał dowodowy.

---

<sup>767</sup> Taka sytuacja występowała w śledztwach dotyczących katastrof samolotów CASA C-295M nr 019 z dnia 23 stycznia 2008 roku oraz Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 roku.

<sup>768</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015 roku, WK 4/15, LEX nr 1710413.

## ROZDZIAŁ 5

### Opinie biegłych

#### 5.1. Zagadnienia wprowadzające

##### 5.1.1. Pojęcie biegłego

W potocznym rozumieniu biegłym jest osoba będąca w danej dziedzinie znawcą, ekspertem lub rzeczoznawcą powołanym do wydania opinii w ramach posiadanej, ponadprzeciętnej wiedzy lub doświadczenia<sup>769</sup>.

Kodeks postępowania karnego nie zawiera legalnej definicji pojęcia biegłego, stanowiąc jedynie, że jeżeli stwierdzenie okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy wymaga wiadomości specjalnych, zasięga się opinii biegłego albo biegłych (art. 193 § 1 k.p.k.).

Artykuły 193, 194 oraz 195 k.p.k. umożliwiają zdekodowanie pojęcia biegłego. Jest to więc podmiot dysponujący wiadomościami specjalnymi (art. 193 i 195 k.p.k.), powołany przez uprawniony organ procesowy do przeprowadzenia ekspertyzy i wydania opinii o okolicznościach mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 194 i 193 § 1 k.p.k.)<sup>770</sup>.

Warto zauważyć, że pojęcie biegłego w Kodeksie postępowania karnego jest używane w znaczeniu szerokim i odnosi się nie tylko do indywidualnych biegłych, lecz także do instytucji naukowych lub specjalistycznych (art. 193 § 2 k.p.k.).

W doktrynie procesu karnego nie budzi wątpliwości fakt, że biegły jest osobowym źródłem dowodowym, natomiast sporządzona przez niego opinia stanowi środek dowodowy<sup>771</sup>. Za słuszny należy uznać również pogląd, że biegły jest swego rodzaju pomocnikiem organu procesowego – narzędziem służącym do poznawania przez ten organ istotnych okoliczności sprawy<sup>772</sup>.

Zasadniczo istnieją dwie kategorie biegłych, tj. sądowi oraz *ad hoc*.

Za biegłego sądowego uważa się osobę wpisaną na listę biegłych przy danym sądzie okręgowym, której specjalistyczna wiedza jest niezbędna do rozstrzygnięcia

<sup>769</sup> T. Tomaszewski, *Dowód z opinii biegłego w procesie karnym*, Kraków 2000, s. 9.

<sup>770</sup> Zob. także: M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 44.

<sup>771</sup> K. Dudka, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 312; D. Karczmarzka, *Sądowa ocena opinii biegłego w procesie karnym*, „*Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia*” 2009/2010, vol. LVI/LVII, s. 49–62.

<sup>772</sup> T. Widła, *Opinia biegłego*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 4947.

zagadnienia istotnego w danej sprawie sądowej<sup>773</sup>. Wpis na listę biegłych nie jest stuprocentowym gwarantem fachowości danego biegłego, lecz bez wątpienia biegli z listy często mają większe umiejętności w zakresie prezentacji i obrony swojej opinii przed organem procesowym, chociażby z racji wcześniejszego, wielokrotnego opiniowania<sup>774</sup>. Biegli sądowi są zobligowani do udokumentowania faktu posiadania wiadomości specjalnych lub przedstawienia innych dowodów potwierdzających tę okoliczność, co podlega ocenie właściwego prezesa sądu okręgowego, dokonywanej przed wpisem danej osoby na listę biegłych sądowych<sup>775</sup>.

Do pełnienia czynności biegłego jest obowiązany nie tylko biegły sądowy, którego nazwisko widnieje na listach biegłych prowadzonych przez prezesów sądów okręgowych, lecz także każda osoba, o której wiadomo, że ma odpowiednią wiedzę w danej dziedzinie, czyli tzw. biegły *ad hoc*<sup>776</sup>. Takie unormowanie nabiera znaczenia w przypadku zaistnienia zdarzenia o charakterze masowym, kiedy to istnieje potrzeba zaangażowania wielu biegłych, a ich dostępność jest ograniczona.

Wydaje się, że sam fakt posiadania przez określoną osobę wiedzy z danej dziedziny nie jest wystarczający do uznania, iż może ona pełnić funkcję biegłego w procesie karnym<sup>777</sup>.

Za w pełni aktualne należy uznać zapatrywania E. Locarda, zdaniem którego biegły powinien posiadać kompetencje oparte na wykształceniu i specjalizacji, cechować się inteligencją, a także sumiennością zawodową<sup>778</sup>.

Z treści § 12 r.b.s. można wywieść swego rodzaju kryteria uzupełniające, które powinien spełniać również biegły *ad hoc*. Musi on zatem dodatkowo korzystać z pełni praw cywilnych i obywatelskich, mieć ukończone 25 lat i dawać rękojmię należytego wykonywania obowiązków biegłego<sup>779</sup>.

---

<sup>773</sup> Szczegółowe zasady ustanawiania biegłych oraz prowadzenia list biegłych sądowych reguluje rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005 roku w sprawie biegłych sądowych (Dz.U. z 2005 r. Nr 15, poz. 133).

<sup>774</sup> D. Gruszecka, *Komentarz do art. 193 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] J. Skorupka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2021, Legalis; zob. także: M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 150.

<sup>775</sup> K. Dudka, *Uczestnicy procesu karnego*, [w:] K. Dudka, H. Paluszkiewicz, *Postępowanie karne*, Warszawa 2017, s. 153.

<sup>776</sup> Zob. art. 157 § 1 i 2 Ustawy z dnia 27 lipca 2001 roku – Prawo o ustroju sądów powszechnych (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 2072 ze zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005 roku w sprawie biegłych sądowych (Dz.U. z 2005 r. Nr 15, poz. 133); K. Dudka, *Uczestnicy...*, *op.cit.*, s. 153–154.

<sup>777</sup> Zob. także: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 października 1982 roku, II KR 220/82, LEX nr 21954.

<sup>778</sup> E. Locard, *op.cit.*, s. 265.

<sup>779</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 195 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285, teza 3.



Nie może być biegłym osoba wymieniona w art. 178, 182 i 185 k.p.k. oraz osoba, co do której zachodzą przesłanki wyłączenia wymienione w art. 40 § 1 pkt 1–3 i 5 k.p.k. (art. 196 § 1 k.p.k.). Oczywiście jest również, że nie może być biegłym osoba powołana w sprawie w charakterze świadka i to niezależnie od tego, czy w rzeczywistości była świadkiem zdarzenia (art. 196 § 1 k.p.k.)<sup>780</sup>.

Osoby spełniające wskazane wyżej pozytywne kryteria, co do których nie zachodzi przesłanka wyłączenia, nie mogą odmówić pełnienia roli biegłego w procesie karnym<sup>781</sup>. Co do biegłego sądowego dotyczy to czynności zleconych do realizacji w okręgu sądu okręgowego, przy którym ów biegły został ustanowiony (§ 5 r.b.s.).

Biegły może jedynie wnioskować o zwolnienie go z pełnienia tej funkcji, argumentując, na przykład, że nie posiada wystarczających kwalifikacji, właściwych narzędzi badawczych, powołując się na zły stan swojego zdrowia, planowany długotrwały wyjazd zagraniczny, objęcie funkcji publicznej (w szczególności, gdy z jej pełnieniem wiąże się zakaz wykonywania pracy dodatkowej) czy też konieczność sporządzenia innych, wcześniej zleconych opinii<sup>782</sup>.

Zasadniczo zarówno biegli sądowi, jak i biegli *ad hoc* mają jednakowy zakres praw i obowiązków<sup>783</sup>. Nie można również *a priori* wartościować wydanych przez nich opinii<sup>784</sup>.

Warto wskazać, że wiedza biegłego powinna być aktualna i jak najbardziej adekwatna do charakteru oraz rodzaju okoliczności podlegających ustaleniu<sup>785</sup>. W czasie postępowania karnego, którego przedmiotem jest zdarzenie lotnicze, istnieje konieczność powoływania wielu biegłych różnych specjalności. Zdarza się niekiedy, że to niejako z inicjatywy dotychczas powołanego biegłego powoływany jest kolejny biegły wskazanej przez niego specjalności. W wyniku powołania przez organ procesowy biegły jest zobligowany do wyjaśnienia w opinii ustnej lub pisemnej, opierając się na doświadczeniu naukowym lub zawodowym, wskazanych przez organ procesowy okoliczności faktycznych sprawy, w celu umożliwienia mu wydania prawidłowego rozstrzygnięcia<sup>786</sup>.

---

<sup>780</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4945.

<sup>781</sup> K. Dudka, *Uczestnicy...*, *op.cit.*, s. 153–154.

<sup>782</sup> K. Dudka, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 311.

<sup>783</sup> K. Dudka, *Uczestnicy...*, *op.cit.*, s. 153.

<sup>784</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4948–4949.

<sup>785</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 151; J. Dzierżanowska, *Biegły*, [w:] J. Dzierżanowska, J. Studzińska, *Biegli w postępowaniu sądowym cywilnym i karnym. Praktyczne omówienie regulacji z orzecznictwem*, Warszawa 2019, s. 327.

<sup>786</sup> U. Kalina-Prasznic (red.), *Encyklopedia prawa*, Warszawa 1999, s. 57.

### 5.1.2. Przesłanki dopuszczenia dowodu z opinii biegłego

W toku procesu karnego należy przeprowadzić wszystkie niezbędne dowody mogące przyczynić się do ustalenia okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>787</sup>. Jeżeli stwierdzenie tych okoliczności wymaga posiadania wiadomości specjalnych, konieczne jest powołanie biegłego (biegłych) albo zasięgnięcie opinii instytucji naukowej lub specjalistycznej (art. 193 § 1 i 2 k.p.k.)<sup>788</sup>. Istnieją więc dwie podstawowe przesłanki dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, tj. konieczność ustalenia okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy oraz niezbędność dysponowania wiadomościami specjalnymi dla ich ustalenia.

Za okoliczności mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy uznaje się takie, które mają wpływ na treść decyzji kończącej postępowanie. Nie wszystkie okoliczności mające znaczenie dla rozstrzygnięcia są zarazem okolicznościami istotnymi. Owa istotność powinna być rozpatrywana w kontekście konkretnej sprawy, co nie ułatwia ustalenia znaczenia wskazanego pojęcia<sup>789</sup>. Należy podzielić pogląd, że użycie sformułowania „istotne znaczenie” zdecydowanie zawęży zakres okoliczności, jakie muszą być przedmiotem opinii biegłego<sup>790</sup>. Zawężenie to stanowi wskazówkę ze strony ustawodawcy, że po dowód z opinii biegłego należy sięgać wtedy, gdy rzeczywiście jest to niezbędne<sup>791</sup>. Zasadniczo należy uznać, że do istotnych okoliczności zaliczają się te, które wymagają ustalenia w ramach realizacji celów postępowania karnego (art. 2 § 1 k.p.k. i 297 § 1 k.p.k.), przede wszystkim odnoszące się do sprawstwa oraz winy<sup>792</sup>.

Z kolei wiadomości specjalne to informacje, które przekraczają poziom wiedzy człowieka przeciętnie wykształconego o przeciętnym doświadczeniu życiowym oraz wykaz sytuacji, w których sądy uznawały, że dane okoliczności wymagają wiadomości specjalnych<sup>793</sup>. Wiadomości te wykraczają więc poza granice wiedzy powszechnej,

---

<sup>787</sup> Jeżeli dana okoliczność nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, dowodu nie przeprowadza się (art. 170 § 1 pkt. 2 k.p.k.); J. Dzierżanowska, *op.cit.*, s. 325.

<sup>788</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] D. Świecki (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285, teza 1; L.K. Paprzycki, *Komentarz do art. 193 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] L.K. Paprzycki (red.), *Komentarz aktualizowany do art. 1–424 Kodeksu postępowania karnego*, t. 1, LEX/el. 2015, teza 1 i 2; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 473; por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 roku, II KK 331/06, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2007, nr 10, poz. 14.

<sup>789</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4944.

<sup>790</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 456–457; zob. także: S. Kalinowski, *Opinia biegłego w postępowaniu karnym*, Warszawa 1972, s. 40.

<sup>791</sup> T. Widła, *Ocena dowodu z opinii biegłego*, Katowice 1992, s. 117.

<sup>792</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4944.

<sup>793</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 144; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 listopada 1982 roku, II KR 186/82, OSNPG 1983, nr 5, poz. 59; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 30 stycznia 2015 roku, II AKa 238/14, LEX nr 1651984.

zgodnej z aktualnym rozwojem społecznym<sup>794</sup>. Wiadomości specjalne obejmują wiedzę zarówno z konkretnych dyscyplin, jak i wiedzę ponadprzeciętnie wykształconej osoby lub też takiej, która posiada wiadomości lub umiejętności praktyczne z uwagi na wykonywany zawód lub pozazawodowe zainteresowania<sup>795</sup>. W ujęciu kryminalistycznym wiadomości specjalne stanowią wiedzę umożliwiającą przeprowadzenie określonych badań zgodnie z obowiązującymi zasadami naukowymi i prawnymi oraz ocenę i interpretację ich rezultatów<sup>796</sup>. Mimo upowszechnienia wiedzy z zakresu nauk ścisłych, w tym nauk matematycznych i przyrodniczych, opisujących fenomen unoszenia się obiektów cięższych od powietrza, należy uznać, że zasadniczo wiedza z zakresu lotnictwa, w tym szeroko pojętego ruchu powietrznego, stanowi wiedzę specjalistyczną, dostępną stosunkowo wąskiej grupie ludzi<sup>797</sup>.

Należy pamiętać, że wiedza organu procesowego prowadzącego postępowanie karne, nawet jeżeli jest ponadprzeciętna i specjalistyczna, nie może być wykorzystywana przez ten organ w inny sposób niż jedynie do oceny wydanej opinii biegłego<sup>798</sup>. W żadnym wypadku nie może zastępować opinii biegłego, która jest dowodem w sprawie i podlega także analizie oraz ocenie stron<sup>799</sup>. Oparcie rozstrzygnięcia w sprawie jedynie na wiedzy specjalistycznej organu procesowego świadczyłoby o niedopuszczalnym przejawie łączenia ról procesowych i stanowiłoby obrazę przepisów postępowania karnego, ponieważ rozstrzygnięcie to opierałoby się *de facto* na okolicznościach nieujawnionych w toku procesu<sup>800</sup>.

Zgodnie z poglądami wyrażanymi w orzecznictwie powołanie biegłego (biegłych) albo zasięgnięcie opinii instytucji naukowej lub specjalistycznej jest wymagane w szczególności dla ustalenia poczytalności oskarżonego, charakteru i stopnia doznanych obrażeń ciała w wyniku przestępstw przeciwko zdrowiu lub życiu, w sprawach dotyczących przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przestępstw

---

<sup>794</sup> Z. Doda, A. Gaberle, *Dowody w procesie karnym. Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Komentarz*, t. 1, Warszawa 1995, s. 78–80; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 1976 roku, II KR 48/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 133.

<sup>795</sup> T. Tomaszewski, *Dowód...*, *op.cit.*, s. 10.

<sup>796</sup> J. Widacki, *Wprowadzenie do problematyki identyfikacji kryminalistycznej*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2002, s. 188.

<sup>797</sup> S. Kalinowski, *Biegły i jego opinia*, Warszawa 1994, s. 75; zob. także: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 1979 roku, I KR 140/79, LEX nr 17197.

<sup>798</sup> K. Dudka, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 152; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 3.

<sup>799</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 145; T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4944–4945; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 2017 roku, II KK 358/16, Legalis nr 1581112.

<sup>800</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4945; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 maja 1982 roku, I KR 319/81, Legalis nr 23128.

seksualnych, przestępstw z użyciem broni palnej lub pneumatycznej, a także w celu ustalenia osobowości pokrzywdzonego<sup>801</sup>.

Poza nielicznymi przypadkami, wyraźnie wskazanymi w ustawie, jedynie od uznania organu procesowego zależy dopuszczenie dowodu z opinii biegłego (*vide* art. 202 k.p.k., art. 202 § 3 k.p.k., art. 209 k.p.k.). Powyższe jest zasadniczo uzależnione od oceny organu procesowego, czy rozstrzygnięcie konkretnej kwestii, istotnej dla podjęcia decyzji w sprawie, wymaga wiadomości specjalnych<sup>802</sup>.

W sprawie dotyczącej katastrofy lotniczej zasadne będzie powołanie biegłych różnych specjalności w celu wydania opinii odrębnych lub wspólnych (art. 193 § 3 k.p.k.). Biegli ci będą potrzebni do ustalenia stanu technicznego statku powietrznego, sprawności infrastruktury lotniska, wymogów ich prawidłowej eksploatacji, stopnia kwalifikacji załogi i umiejętności wyboru najbardziej odpowiedniego sposobu rozwiązania sytuacji kryzysowej, odtworzenia przebiegu zdarzenia na podstawie parametrów lotu zapisanych przez rejestratory i/lub śladów ujawnionych na miejscu zdarzenia, oceny wpływu warunków meteorologicznych na przebieg zdarzenia etc.<sup>803</sup>

Ponadto czasoprzestrzenna rekonstrukcja danego zdarzenia wymaga analizy i wysnucia z niej wniosków przez organ procesowy. Proces ten składa się na szeroko pojętą ocenę dowodów i prowadzi do ustalenia stanu faktycznego oraz rozstrzygnięcia co do ewentualnej winy uczestnika ruchu, co bez wątpienia pozostaje poza zakresem opiniowania biegłego<sup>804</sup>.

Jak już wspomniano, w większości przypadków ocena zaistnienia przesłanek uzasadniających dopuszczenie dowodu z opinii biegłego należy do organu procesowego, który w przedmiocie tym wydaje stosowne postanowienie. Może on działać zarówno z urzędu, jak i na wniosek strony<sup>805</sup>. Strona wnioskująca o zasięgnięcie opinii biegłego,

---

<sup>801</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1998 roku, II KKN 311/97, Legalis nr 44999; wyrok Sądu Najwyższego (7) z dnia 11 maja 1970 roku, V KRN 109/70, OSNKW 1970, nr 9, poz. 101; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 8 października 2008 roku, II AKa 98/08, KZS 2008, nr 11, poz. 49; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 roku, II KK 306/09, Legalis nr 306356; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 kwietnia 1982 roku, III KR 72/82, OSNPG 1982, nr 8, poz. 122; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 2008 roku, II KK 255/07, niepubl.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2008 roku, III KK 153/08, niepubl.

<sup>802</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 193 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] K. Dudka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 407–408.

<sup>803</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 lipca 1970 roku, Rw 700/70, LEX nr 21320; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 1987 roku, V KRN 474/86, LEX nr 17844, z glosą A. Rezy i J. Koniecznego, „Problemy Praworządności” 1988, nr 12, s. 77–81; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2005 roku, II KK 151/04, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 87; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 roku, III KK 276/10, OSNKW 2011, nr 7, poz. 56.

<sup>804</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 147; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 roku, II KK 306/09, Legalis nr 306356.

<sup>805</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 474.

zespołu biegłych, instytucji naukowej lub specjalistycznej może wskazać konkretny podmiot opiniujący, lecz organ procesowy, uwzględniając wniosek strony, nie jest związany jej wskazaniem<sup>806</sup>. Oddalając wniosek dowodowy o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego, organ procesowy – działając na podstawie art. 193 § 1 k.p.k. *a contrario* – musi być przekonany, że nie zachodzą przesłanki wskazane w tym przepisie, aby w przyszłości nie narazić się na zarzut obrazy prawa procesowego, mogącej mieć wpływ na treść orzeczenia<sup>807</sup>. W przypadku kumulatywnego wystąpienia obu przesłanek wskazanych w treści art. 193 § 1 k.p.k. organ procesowy jest *de facto* zobligowany do dopuszczenia dowodu z opinii biegłego<sup>808</sup>.

Rozważając kwestię dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, należy pamiętać, że dowodu tego nie można zastępować innym dokumentem, przykładowo zaświadczeniem, czy oświadczeniem lub zeznaniami świadków, niezależnie od zakresu ich specjalistycznej wiedzy<sup>809</sup>. Za kontrowersyjny należy uznać pogląd, że pełnowartościowym dowodem, niewymagającym dodatkowo sięgania po opinię biegłego, jest protokół kontroli, o ile nie budzi on zastrzeżeń pod względem formalnym i merytorycznym, przede wszystkim gdy był sporządzony przez osoby dysponujące wiadomościami specjalnymi<sup>810</sup>. Warto zauważyć, że taki protokół kontroli rzadko udziela odpowiedzi na wszystkie pytania, jakie należałoby zadać biegłemu w celu stwierdzenia okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia konkretnej sprawy karnej. Ocena merytoryczna takiego protokołu kontrolnego oraz wyjaśnienie zawartych w nim ewentualnych niejasności nierzadko również wymaga posiadania wiadomości specjalnych, a zatem – z powodów wcześniej wskazanych – nie powinny być one dokonywane samodzielnie przez organ procesowy.

---

<sup>806</sup> M. Cieślak, *Rola stron w zakresie dowodu z biegłych w postępowaniu karnym*, „Palestra” 1987, nr 1, s. 37.

<sup>807</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 października 2008 roku, IV KK 89/08, LEX nr 465598; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2003 roku, III KK 125/02, LEX nr 784979; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2002 roku, II KKN 186/01, LEX nr 74387; postanowienie Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 24 września 2008 roku, II AKz 716/08, LEX nr 493969; P. Hofmański, S. Zabłocki, *Elementy metodyki pracy sędziego w sprawach karnych*, Warszawa 2006, s. 194; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 487.

<sup>808</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4944.

<sup>809</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 152; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 3; T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4944; por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1980 roku, V KRN 178/80, OSNPG 1981, nr 5, poz. 52.

<sup>810</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 469–470; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 października 1981 roku, VI KZP 27/80, niepubl.; wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 28 sierpnia 2013 roku, II AKa 243/13, LEX nr 1369277.

### 5.1.3. Postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego

Dopuszczając dowód z opinii biegłego właściwy organ procesowy wydaje postanowienie (art. 194 k.p.k.). W niektórych sytuacjach organem uprawnionym są jedynie prokurator i sąd (art. 192 § 2 k.p.k., art. 202 § 1 i 3 k.p.k., art. 209 § 1 i 4 k.p.k., art. 215 k.p.k.) lub wyłącznie sąd (art. 203 § 2 k.p.k.). Postanowienie to powinno odpowiadać ogólnym wymogom określonym w treści art. 94 § 1 k.p.k., a ponadto wskazywać imię, nazwisko i specjalność biegłego lub biegłych, a w wypadku opinii instytucji, w razie potrzeby, specjalność i kwalifikacje osób, które powinny wziąć udział w przeprowadzeniu ekspertyzy, a ponadto przedmiot i zakres ekspertyzy ze sformułowaniem w miarę potrzeby, pytań szczegółowych, a także termin dostarczenia opinii (art. 194 k.p.k.)<sup>811</sup>.

W tym miejscu sprecyzowania wymagają niejednoznaczne pojęcia przedmiotu i zakresu ekspertyzy.

Pojęcie przedmiotu ekspertyzy jest niejednolicie definiowane w literaturze procesu karnego. Część przedstawicieli doktryny za przedmiot opinii biegłego rozumie, wymagające wyjaśnienia z wykorzystaniem wiadomości specjalnych, kwestie dotyczące okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, a także związki zachodzące pomiędzy faktami a zjawiskami oraz właściwością przedmiotów<sup>812</sup>. Inni za przedmiot ekspertyzy uznają zasadniczo obiekt umożliwiający – w wyniku badania – stwierdzenie okoliczności wymagających wiadomości specjalnych lub specjalistyczny problem, dla rozwiązania którego został powołany biegły<sup>813</sup>.

Odnotowania wart jest również pogląd przemawiający za brakiem potrzeby odwoływania się do przedmiotu ekspertyzy, ponieważ zakres ekspertyzy wskazuje materiał, jaki ma zostać poddany badaniom<sup>814</sup>.

---

<sup>811</sup> C. Kulesza, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 227.

<sup>812</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 194 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] K. Dudka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 410; T. Chrustowski, *Biegły w postępowaniu przygotowawczym*, Warszawa 1977, s. 33; Z. Kegel, *Ekspertyza ze stanowiska procedury i kryminalistyki*, Wrocław 1976, s. 67; T. Tomaszewski, *Postanowienie o powołaniu biegłego w teorii i praktyce*, „Problemy Kryminalistyki” 1984, nr 1, s. 67; T. Nowak, *Dowód z dokumentu w polskim procesie karnym*, Warszawa–Poznań 1994, s. 173.

<sup>813</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 194...*, *op.cit.*, s. 410; Z. Czeczot, M. Czubalski, *Zarys kryminalistyki*, Warszawa 1972, s. 243; T. Widła, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 31; H. Kołecki, *Określenie przedmiotu ekspertyzy w postanowieniu o powołaniu biegłego*, „Państwo i Prawo” 1974, nr 8–9, s. 184; A. Koziczak, *Określenie przedmiotu i zakresu ekspertyzy w postanowieniu dowodowym*, [w:] S. Stachowiak (red.), *Współczesny polski proces karny. Księga ofiarowana profesorowi Tadeuszowi Nowakowi*, Poznań 2002, s. 123; S. Kalinowski, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 13–16; T. Widła, *Metodyka ekspertyzy*, [w:] *Ekspertyza sądowa*, J. Wójcikiewicz (red.), Kraków 2002, s. 28; T. Tomaszewski, *Dowód...*, *op.cit.*, s. 64; S. Pawelec, *Wadliwość opinii biegłego w procesie karnym jako pochodna błędów zawartych w postanowieniu o jej dopuszczeniu*, „Prokuratura i Prawo” 2014, nr 4, s. 158.

<sup>814</sup> H. Kołecki, *op.cit.*, s. 184–185.

Za trafny należy uznać pierwszy z prezentowanych poglądów, ponieważ przy dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego wydaje się za niewystarczające wskazanie jedynie tezy dowodowej<sup>815</sup>. Ponadto, sprecyzowanie w postanowieniu przedmiotu ekspertyzy ogranicza ryzyko „zajmowania się przez biegłego kwestiami niemającymi istotnego znaczenia lub też wypowiedzania się w kwestiach nienależących do jego kompetencji albo też niewymagających w ogóle wiadomości specjalnych”<sup>816</sup>.

Zakres ekspertyzy oznacza granice i zarazem cel badania, jak już wskazano silnie powiązane z materiałem przekazanym biegłemu do badań, wyznaczone przez przedmiot postanowienia o powołaniu biegłego i ewentualnie zawarte w nim pytania szczegółowe.

Określenie przedmiotu oraz zakresu ekspertyzy biegłych, rozumianego jako granice i cel badania, wymaga szczegółowej znajomości materiałów sprawy, a także przynajmniej ogólnej orientacji co do specjalności biegłych mogących wydać rzetelną opinię<sup>817</sup>. Ewentualne pytania szczegółowe (art. 194 pkt 2 k.p.k.) powinny być jasne, rzeczowe i precyzyjne. Powinny dawać jednoznaczny obraz intencji organu zlecającego badanie<sup>818</sup>. Są szczególnie ważne w przypadku dopuszczania dowodu z opinii biegłych niemających wcześniej doświadczenia w opiniowaniu w procesie karnym. Pozwalają uniknąć sytuacji, w której opinia biegłych koncentruje się na kwestiach nieistotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, a pomija zagadnienia wymagające wyjaśnienia, kluczowe z perspektywy organu procesowego<sup>819</sup>.

Pytania szczegółowe stawiane biegłym nie powinny być pytaniami niewymagającymi dysponowania wiadomościami specjalnymi. Na takie pytania organ procesowy może udzielić odpowiedzi samodzielnie<sup>820</sup>. Pytania nie mogą wykraczać poza zakres specjalności biegłego, dotyczyć *de facto* wykładni znamion przestępstwa, formy zawinienia sprawcy lub sugerować odpowiedzi<sup>821</sup>. Zasadniczo nie powinny również narzucać metodyki i techniki badania, jaką w ocenie organu zlecającego powinien

---

<sup>815</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 490.

<sup>816</sup> Uchwała Zgromadzenia Ogólnego Sądu Najwyższego z dnia 15 lipca 1974 roku, Kw Pr 2/74, OSNKW 1974, nr 10, poz. 179.

<sup>817</sup> H. Kołecki, *op.cit.*, s. 185; J. Jerzewska, *Od oględzin do opinii biegłego. Poradnik dla prowadzących postępowanie karne*, Warszawa 2002, s. 96; E. Gruza, *Granice opiniowania przez biegłego*, [w:] Z. Kegel (red.), *Problematyka dowodu z ekspertyzy dokumentów*, t. 2, Wrocław 2002, s. 917.

<sup>818</sup> T. Tomaszewski, *Dowód...*, *op.cit.*, s. 66; J. Żylińska, *Określenie przedmiotu i zakresu ekspertyzy w postanowieniu o powołaniu biegłego*, [w:] L. Boguni (red.), *Nowa kodyfikacja prawa karnego*, t. 16, Wrocław 2004, s. 171.

<sup>819</sup> J. Wierciński, *Niektóre problemy opiniowania w sprawach o wypadki drogowe*, „Prokuratura i Prawo” 1995, nr 6, s. 117; *idem*, *Specyfika pracy biegłego*, [w:] A. Reza (red.), *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków 2002, s. 30; J. Gurgul, *Powolywanie biegłych w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Praworządności” 1983, nr 10, s. 28.

<sup>820</sup> W. Kotowski, *Formułowanie pytań do biegłego*, „Palestra” 2012, nr 1–2, s. 188–193.

<sup>821</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 491–492; S. Pawelec, *op.cit.*, s. 159–163; W. Grzeszczyk, *Rola opinii biegłego w postępowaniu karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 6, s. 30.

zastosować biegły, choć niekiedy przeprowadzenie badania metodą zleconą przez organ procesowy również może mieć znaczenie dla sprawy, zaspokajając deficyt poznawczy organu procesowego lub strony wnioskującej o zastosowanie określonej metody lub techniki<sup>822</sup>.

W sprawie, której przedmiotem jest katastrofa lotnicza, szczególnie przy zasięgnięciu opinii zespołu biegłych powołanych do wydania opinii kompleksowej<sup>823</sup>, trudno jest sobie wyobrazić prawidłowe wskazanie przedmiotu oraz zakresu zlecanej im ekspertyzy bez logicznie usystematyzowanego zestawu pytań obejmujących zagadnienia specjalistyczne, w zakresie których organ procesowy chciałby uzyskać odpowiedź w związku z rozstrzyganą sprawą<sup>824</sup>.

W treści postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego organ procesowy powinien wskazać biegłemu również formę, w jakiej opinia powinna zostać przez niego złożona (art. 200 § 1 k.p.k.). W przypadku braku wskazania przez organ procesowy, czy opinia ma zostać złożona w formie pisemnej czy ustnej, należy przyjąć, że wybór w tej kwestii zostaje *de facto* pozostawiony biegłemu<sup>825</sup>.

W treści postanowienia należy również wskazać konkretne materiały, jakie zostają przekazane biegłemu w celu wydania opinii (§ 155 ust. 1 regul.prok.). Istotne jest, aby dostarczyć biegłemu materiał zebrany w sposób umożliwiający mu wydanie opinii w wyznaczonym terminie, to znaczy materiał ten powinien być kompletny i właściwie zabezpieczony lub utrwalony, aby nie nastęczać dodatkowych trudności badawczych (§ 154 zd. 2 regul.prok.)<sup>826</sup>. W przypadku przekazania biegłemu dodatkowych materiałów lub informacji nieuwjętych w pierwotnym postanowieniu, należy udokumentować ten fakt pisemnie w formie notatki urzędowej (art. 198 § 1a k.p.k., § 155 ust. 2 regul.prok.). Materiały i informacje ze śledztwa przekazuje się biegłemu jedynie w zakresie niezbędnym do wydania opinii (art. 198 § 1 k.p.k.).

Kontrowersyjne jest przekazywanie biegłemu wszystkich akt sprawy. Z jednej strony zapoznanie się przez biegłego z pełnym materiałem pozwala mu lepiej zorientować się co do przedmiotu i zakresu ekspertyzy<sup>827</sup>. Z drugiej zaś strony może to doprowadzić do sugerowania się przez niego innymi dowodami zgromadzonymi w sprawie, w tym

---

<sup>822</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4955; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 492–493; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 maja 1982 roku, II KR 82/82, OSNKW 1982, nr 10–11, poz. 78; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1987 roku, IV KR 502/86, LEX nr 21002.

<sup>823</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 5.2 niniejszej pracy.

<sup>824</sup> S. Pawelec, *op.cit.*, s. 158.

<sup>825</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 486.

<sup>826</sup> J. Żylińska, *Współpraca organu procesowego z biegłym a trafność opinii*, Warszawa 2008, s. 144; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 2002 roku, III KK 207/02, LEX nr 53899.

<sup>827</sup> P. Horoszowski, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 601–602; Z. Czczot, M. Czubalski, *op.cit.*, s. 243.



przede wszystkim opiniami innych biegłych<sup>828</sup>. Aktualna treść art. 198 § 1 k.p.k. skłania do przekazywania biegłemu jedynie wybranych materiałów, niezbędnych mu do wydania opinii. Kwestia niezbędności jest jednak ocenna i nie zawsze organ procesowy jest w stanie prawidłowo ocenić, czy dany materiał nie byłby potrzebny, a niekiedy nawet niezbędny biegłemu do wydania zleconej mu opinii. Uzgodnienia w tym zakresie powinny być przedmiotem konsultacji pomiędzy organem procesowym a biegłym. Oczywiście wydaje się, że nie przekazuje się biegłemu materiałów z akt sprawy w wypadku, gdy opinia ma dotyczyć zagadnień abstrakcyjnych. Trudno jednak sobie wyobrazić sytuację, że owo zagadnienie abstrakcyjne w żaden sposób nie pozostaje w związku ze stanem faktycznym danej sprawy, ponieważ wówczas nie ma podstaw do zasięgnięcia takiej opinii<sup>829</sup>.

Wskazane wyżej wymogi przesądzają o tym, że postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego powinno przybrać formę pisemną. Forma ta nie zawsze jednak może być zachowana. Dotyczy to przede wszystkim czynności procesowych realizowanych jeszcze przed wydaniem postanowienia o wszczęciu postępowania przygotowawczego, w ramach czynności niecierpiących zwłoki, o których mowa w art. 308 § 1 k.p.k., kiedy to wydanie postanowienia w formie pisemnej jest niemożliwe ze względu na nagłość sytuacji, a zarazem zachodzi konieczność niezwłocznego udziału biegłego w czynnościach procesowych mających na celu zabezpieczenie śladów i dowodów przestępstwa przed ich utratą, zniekształceniem lub zniszczeniem.

W literaturze i orzecznictwie przyjmuje się, że w takiej sytuacji istnieje możliwość wydania postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego nawet w formie ustnej, przy czym *ex post* powinno zostać wydane właściwe, pisemne postanowienie spełniające kryteria wskazane w art. 94 § 1 k.p.k. oraz art. 194 k.p.k.<sup>830</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że pogląd ten jest bardziej rezultatem konieczności wynikającej z praktyki funkcjonowania organów procesu karnego, niż wynikiem wykładni językowej przepisów regulujących tę materię. Konieczność podjęcia niezwłocznych działań na miejscu zdarzenia oraz powiązany z nią fakt organizacyjno-technicznej niemożności sporządzenia postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego powinien jednak zostać dostrzeżony przez ustawodawcę, który to winien

---

<sup>828</sup> Z. Kegel, *Ekspertyza...*, *op.cit.*, s. 115.

<sup>829</sup> M. Całkiewicz, *Wykorzystanie opinii biegłego w polskim procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 2008, nr 259, s. 34.

<sup>830</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 194...*, *op.cit.*, s. 410; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 486; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2009 roku, V KK 379/08, KZS 2009, nr 9, poz. 37, LEX nr 507949.

wyraźnie przewidzieć w ustawie możliwość powołania biegłego w formie ustnej, określając również konkretny termin na wydanie pisemnego postanowienia w tym zakresie.

W związku z powyższym zasadne jest dodanie do art. 194 k.p.k. § 2 w brzmieniu: „W przypadku ustnego wezwania biegłego do udziału w czynności prowadzonej w trybie art. 308 § 1, postanowienie, o którym mowa w § 1, wydaje się najpóźniej w ciągu 5 dni od dnia zakończenia tej czynności”.

Postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego, jako niepodlegające zaskarżeniu, zasadniczo nie wymaga uzasadnienia (art. 98 § 3 k.p.k.)<sup>831</sup>. Niezależnie od braku takiego wymogu należy dostarczyć biegłemu wszelkich informacji niezbędnych do wydania opinii, w tym koniecznych do prawidłowego przygotowania się biegłego do udziału w czynności procesowej<sup>832</sup>. Takie informacje mogą być zawarte w materiale przekazywanym biegłemu w celu wydania opinii lub w uzasadnieniu postanowienia. Uzasadnienie postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego jest więc tym bardziej istotne, im mniej dokumentów z akt sprawy udostępnia się biegłemu.

Wydane w toku postępowania przygotowawczego postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego powinno zostać doręczone biegłemu, a także stronom oraz ich przedstawicielom procesowym (art. 318 k.p.k.).

## **5.2. Problematyka powoływania i opiniowania zespołu biegłych do wydania opinii kompleksowej**

Jak wynika z treści art. 193 § 3 k.p.k. istnieje możliwość powołania jednym postanowieniem biegłych z zakresu różnych specjalności. Wówczas w treści postanowienia należy wskazać, czy mają oni przeprowadzić badania wspólnie i wydać jedną wspólną opinię czy opinie odrębne. O powyższym decyduje w sposób uznaniowy organ procesowy wydający postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłych<sup>833</sup>.

Zespół biegłych powoływanych w sprawie katastrofy lotniczej zazwyczaj jest tworzony do wydania tzw. opinii kompleksowej, której przedmiotem jest całokształt okoliczności sprawy lub pewien ich wycinek. Kompleksowość może więc dotyczyć całego zdarzenia objętego postępowaniem lub konkretnego, wyodrębnionego zagadnienia. Działający w ramach zespołu biegłych eksperci różnych specjalności

---

<sup>831</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 486.

<sup>832</sup> T. Nowak, *Dowód z opinii biegłego w procesie karnym*, Poznań 1966, s. 85.

<sup>833</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 1999 roku, IV KKN 653/98, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 10, poz. 12, LEX nr 37945; J. Gurgul, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 1999 r., sygn. V KKN 653/98*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 6, s. 97–103.

przeprowadzają badania wspólnie lub oddzielnie, przy czym narzucenie ze strony organu procesowego tej kwestii wydaje się przejawem zbyt dużej ingerencji tego organu w sposób pracy biegłych. Organ ten z kolei powinien podjąć decyzję, czy zespół biegłych ma wydać jedną wspólną czy też szereg odrębnych opinii. Fakt kompleksowości opinii przemawia za pierwszą z przedstawionych wyżej opcji, ponieważ opinia taka powinna być efektem wspólnej (przynajmniej w pewnym zakresie) pracy biegłych, dyskusji, wzajemnego przekonywania się i ścierania się poglądów. O ile poszczególne części opinii kompleksowej mogą, a niekiedy nawet powinny stanowić wyodrębnione załączniki sporządzone przez pojedynczych biegłych, to trzon opinii i jej wnioski powinny stanowić twór jednorodny i wynikać z uzgodnionego stanowiska wszystkich biegłych<sup>834</sup>.

Kwestią podstawową jest skompletowanie zespołu osób, których wiedza i doświadczenie umożliwią udzielenie odpowiedzi na stawiane w postanowieniu pytania. Skład tworzonego zespołu będzie zależał od przedmiotu i zakresu ekspertyzy, a także ewentualnych pytań szczegółowych stawianych biegłym, przy czym przyjmuje się, że pytania szczegółowe powinny precyzować zakres oczekiwań ze strony organu procesowego co do przedmiotu i zakresu zlecanej ekspertyzy<sup>835</sup>.

Próbując ustalić specjalności biegłych, którzy powinni wejść w skład zespołu, zadaniem którego będzie opracowanie opinii kompleksowej w sprawie katastrofy lotniczej, można w pewnym zakresie posiłkować się treścią art. 17 ust. 14 i 15 pr.lot. W treści wskazanych ustępów wymieniono specjalistów, jacy muszą wchodzić w skład Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Zgodnie z art. 17 ust. 14 pr.lot. w składzie owego organu powinni znaleźć się specjaliści z zakresu prawa lotniczego, szkolenia lotniczego, ruchu lotniczego, eksploatacji lotniczej oraz inżynierowie – konstruktorzy lotniczy<sup>836</sup>. W dokumentach ICAO zawarto szczegółowe wymogi dotyczące zarówno kwalifikacji, doświadczenia, umiejętności, jak i zalecanych szkoleń dotyczących osób wchodzących w skład organów ds. badania zdarzeń lotniczych<sup>837</sup>. Wymogi te kładą nacisk na doświadczenie praktyczne, jakim powinni się legitymować

---

<sup>834</sup> Por. K. Zgryzek, *Dowód z opinii biegłych lekarzy psychiatrów oraz biegłego lekarza seksuologa*, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5016–5018.

<sup>835</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 490; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 194... op.cit.*, LEX nr 11285, teza 3.

<sup>836</sup> Zob. art. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 22 lipca 2016 roku – o zmianie ustawy Prawo lotnicze (Dz.U. z 2016 r., poz. 1361) zmieniającej ustawę z dnia 13 września 2016 roku. We wcześniejszej wersji przepisu wskazywano również lekarzy specjalistów z zakresu medycyny, nie precyzując jednak dokładniej rodzaju wymaganej od nich specjalizacji.

<sup>837</sup> Dokument ICAO – *CIR 298 Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators*, s. 2–3 – <http://aaib.gov.mn/wp-content/uploads/2018/12/Cir-298-Training-Guidelines-For-Aircraft-Accident-Investigators.pdf> (dostęp: 22.02.2022 r.).

członkowie tych organów, zdobywane w lotnictwie cywilnym lub wojskowym. Nie mniej ważne jest posiadanie przez przyszłych badaczy zdarzeń lotniczych szczególnych przymiotów osobistych, takich jak uczciwość, bezstronność, umiejętność logicznego rozumowania, empatia czy wytrwałość, stanowiące swoistą bazę dla dalszego szkolenia i nabycia potrzebnych umiejętności<sup>838</sup>.

W art. 17 ust. 15 pr.lot. jednoznacznie wskazano, że za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną, minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.

Analiza postępowań prowadzonych w ostatnich latach, a dotyczących katastrof lotniczych, prowadzi do wniosku, że w skład zespołu mającego wydać opinię kompleksową w tego rodzaju sprawie powinni wejść biegli w szczególności z zakresu:

- 1) aerodynamiki,
- 2) mechaniki lotu,
- 3) pilotażu,
- 4) awioniki,
- 5) pokładowych urządzeń radioelektronicznych,
- 6) automatyki sterowania lotem,
- 7) nawigacji,
- 8) obsługi urządzeń nawigacyjnych,
- 9) konstrukcji statków powietrznych,
- 10) zespołu napędowego,
- 11) eksploatacji statków powietrznych,
- 12) łączności i radiotechnicznego zabezpieczenia lotów,
- 13) szkolenia lotniczego,
- 14) użytkowania samolotu w locie,
- 15) współpracy w załodze,
- 16) kierowania lotami,
- 17) procedur ruchu lotniczego,
- 18) technicznej obsługi statków powietrznych,
- 19) budowy i odczytu rejestratorów lotu,
- 20) fonoskopii,
- 21) meteorologicznego zabezpieczenia lotów,
- 22) medycyny lotniczej,

---

<sup>838</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 17 ustawy – Prawo lotnicze*, [w:] M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 99.

23) psychologii lotniczej,

24) medycyny sądowej.

Oczywiście powyższa lista specjalności biegłych, których zadaniem będzie wydanie opinii kompleksowej, nie jest zamknięta i powinna być modyfikowana w zależności od konkretnych okoliczności sprawy, w tym od przyjętych wersji kryminalistycznych zdarzenia oraz przedmiotu i zakresu zleconej ekspertyzy lub ekspertyz.

Na każdym etapie opiniowania, tj. od momentu wydania postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego do chwili wydania opinii, istnieje możliwość wprowadzania zmian co do zakresu ekspertyzy lub postawionych pytań, a także stawiania pytań dodatkowych (art. 198 § 3 k.p.k.)<sup>839</sup>. Dzieje się tak przede wszystkim wówczas, gdy w sprawie zgromadzono dodatkowy materiał dowodowy<sup>840</sup>. Zmiana zakresu opiniowania wymaga jednak wydania postanowienia<sup>841</sup>. Powyższe implikuje niekiedy konieczność poszerzenia składu zespołu biegłych. Przykładowo w momencie ustalenia, że na pokładzie statku powietrznego doszło do pożaru, skład zespołu biegłych powinien zostać poszerzony o biegłego z zakresu pożarnictwa, a w przypadku podejrzenia eksplozji materiału wybuchowego należałoby skorzystać dodatkowo z pomocy biegłego z zakresu budowy urządzeń wybuchowych.

Warto również zauważyć, że część ze wskazanych wyżej specjalności nie ma charakteru uniwersalnego. Specjaliści od użytkowania samolotu w locie powinni posiadać wiedzę na temat użytkowania danego rodzaju statku powietrznego. Podobnie biegli mający opiniować o współpracy w załodze, powinni dysponować wiedzą i doświadczeniem dotyczącymi konkretnego statku powietrznego, który uległ katastrofie, a nie innego rodzajowo, w którym zasady współpracy oraz sam skład załogi mogą wyglądać zgoła odmiennie.

Właściwym rozwiązaniem, ułatwiającym w przyszłości sprawne skompletowanie zespołu biegłych, mogącego podjąć pracę w pierwszych chwilach po katastrofie lotniczej, jest opracowanie listy byłych i obecnych członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych, aby spośród nich dokonać wyboru biegłych opiniujących w śledztwie. Wyboru tego trzeba będzie wówczas dokonać, mając na uwadze treść art. 17 ust. 22 pkt 2 pr.lot. zakazującego powoływania jako biegłego członka komisji lub eksperta biorącego udział w jej pracach w zakresie badania zdarzenia lotniczego, w którym brał on udział.

---

<sup>839</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 489.

<sup>840</sup> J. Gurgul, *Uwagi do niektórych przepisów rozdziałów 21 i 22 projektu kodeksu postępowania karnego (w wersji z 1994 r.)*, „Państwo i Prawo” 1995, nr 3, s. 80.

<sup>841</sup> P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2007, s. 934.

Biegłych z zakresu szeroko pojętego lotnictwa można szukać również wśród kandydatów na członków PKBWL i KBWLLP<sup>842</sup>, a także wśród kadry oraz absolwentów uczelni oferujących kierunki związane z lotnictwem cywilnym i państwowym, takich jak Politechnika Rzeszowska, Politechnika Warszawska, Akademia Sztuki Wojennej czy też Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie<sup>843</sup>.

Tworząc listę biegłych mogących opiniować w sprawie katastrofy lotniczej, powinno się ich pogrupować według kryterium przydatności do badania konkretnych typów i modeli samolotów użytkowanych przez czołowych przewoźników operujących na polskim rynku<sup>844</sup>.

Biegłych z innych dziedzin, przydatnych w pracach zespołu mającego opracować opinię kompleksową dotyczącą katastrofy lotniczej, należy poszukiwać również w instytucjach opiniujących wcześniej w tego typu sprawach, jak na przykład Instytut Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Sehna w Krakowie, Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji w Warszawie, Laboratorium Kryminalistyczne Żandarmerii Wojskowej w Mińsku Mazowieckim, Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie czy Biuro Badań Kryminalistycznych Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Nie bez znaczenia powinny pozostać również nawiązane w ostatnich latach, w ramach postępowań poświęconych katastrofom lotniczym, kontakty z uznanymi na całym świecie laboratoriami, takimi jak przykładowo północnoirlandzkie Forensic Science Northern Ireland (FSNI), brytyjskie Defence Science and Technology Laboratory (DSTL) czy też włoskie Forensic Science Laboratories of Carabinieri Force (RaCIS) zrzeszone w European Network of Forensic Science Institutes (ENFSI)<sup>845</sup>.

Kwestią dyskusyjną jest powoływanie biegłych z zakresu prawa lotniczego. W orzecznictwie i doktrynie zasadniczo przyjmuje się, że prawo krajowe nie może być przedmiotem opiniowania przez biegłego<sup>846</sup>. Pogląd ten należy uznać za słuszny,

---

<sup>842</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 10.

<sup>843</sup> Politechnika Rzeszowska – <https://wbmil.prz.edu.pl/kierunki-studiow> (dostęp: 31.05.2021 r.), Politechnika Warszawska – <https://www.meil.pw.edu.pl/itlims> (dostęp: 31.05.2021 r.), Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie – <https://www.wojsko-polskie.pl/aszwoj/lotnictwo-magisterskie/> (dostęp: 31.05.2021 r.), czy też Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie – <https://www.wojsko-polskie.pl/law/> (dostęp: 31.05.2021 r.).

<sup>844</sup> Podobne działania rekomendowane są dla potrzeb PKBWL – zob. A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 17...*, *op.cit.*, s. 100–101. Zobacz także: Flota Polskich Linii Lotniczych Lot S.A. – <https://www.lot.com/pl/pl/flota> (dostęp: 31.05.2021 r.).

<sup>845</sup> Europejska Sieć Instytutów Kryminalistycznych – The European Network of Forensic Science Institutes (ENFSI) – <https://enfsi.eu/> (dostęp: 31.05.2021 r.).

<sup>846</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 listopada 1973 roku, II KR 285/72, OSNKW 1974, nr 4, poz. 73, z aprobowanymi uwagami M. Cieślaka, *Z. Dody, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie postępowania karnego (I półrocze 1974 r.)*, „Palestra” 1975, nr 3, s. 57, oraz W. Daszkiewicz, *Przegląd*

ponieważ organ procesowy powinien znać prawo (*iura novit curia*). Należy jednak pamiętać, że prawo lotnicze, z racji regulowania materii związanej z przemieszczaniem się – nierzadko na duże odległości – ma charakter transgraniczny i z natury rzeczy stanowi system niejednorodny i wielopłaszczyznowy. Owa wielopłaszczyznowość wynika z faktu, że regulacje dotyczące ruchu lotniczego zostały zawarte zarówno w traktatach o zasięgu światowym, umowach międzynarodowych o zasięgu regionalnym, wielu aktach prawa pochodnego stanowiących przez lotnicze organizacje międzynarodowe, a także w ogromnej liczbie umów bilateralnych, jak i w krajowych aktach prawnych poszczególnych państw zainteresowanych rozwojem ruchu lotniczego. Wielopłaszczyznowość i wynikające z niej skomplikowanie zagadnień związanych z prawem lotniczym samo przez się nie stanowią podstawy do zasięgnięcia opinii biegłego z zakresu prawa<sup>847</sup>. Należy jednak podzielić stanowisko prezentowane w orzecznictwie Sądu Najwyższego, że nie zawsze opiniowanie w zakresie zagadnień prawnych trzeba uznawać za kategorię niedopuszczalną, w szczególności gdy zagadnienia te są przedmiotem opinii obejmującej również, powiązaną z nimi, problematykę natury technicznej<sup>848</sup>. W prawie lotniczym, zarówno krajowym, jak i międzynarodowym, istnieje szereg norm prawnych związanych z technicznymi aspektami lotnictwa, które bez specjalistycznej wiedzy w tym zakresie nie mogą zostać prawidłowo zdekodowane. Co więcej, pozaprawne aspekty działalności lotniczej mogą mieć też znaczenie przy ocenie zachowań uczestników zdarzenia lotniczego, a wówczas wiedza biegłego dysponującego wiadomościami specjalnymi w zakresie tych aspektów może być nieodzowna dla poczynienia istotnych ustaleń w sprawie.

Ponadto poza zakresem wiedzy przeciętnie wykształconego prokuratora czy sędziego są specjalistyczne normy prawa obcego czy międzynarodowego, szczególnie gdy dla ich właściwej interpretacji wymagana jest wiedza techniczna<sup>849</sup>.

---

*orzecznictwa Sądu Najwyższego (prawo karne procesowe – I półrocze 1974 r.)*, „Państwo i Prawo” 1975, nr 11, s. 111; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 1987 roku, V KRN 474/86, LEX nr 17844, z glosą A. Rezy i J. Koniecznego, „Problemy Praworządności” 1988, nr 12, s. 77–81; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2014 roku, III KK 359/13, LEX nr 1430390; K. Liżyńska, *Wypadek drogowy – prawne aspekty oraz zasady opracowywania opinii w sprawach o wypadki drogowe*, [w:] L. Bogunia (red.), *Nowa kodyfikacja prawa karnego*, t. 8, Wrocław 2001, s. 416; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2007, s. 1104; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 1 i 2.

<sup>847</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 listopada 1973 roku, II KR 285/72, OSNKW 1974, nr 4, poz. 73, z uwagami M. Cieślaka, Z. Dody, *op.cit.*, s. 57; W. Daszkiewicz, *Przegląd...*, *op.cit.*, s. 111.

<sup>848</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2014 roku, III KK 359/13, LEX nr 1430390; zob. także: T. Tomaszewski, *Dowód...*, *op.cit.*, s. 10.

<sup>849</sup> S. Kalinowski, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 27; K. Liżyńska, *op.cit.*, s. 417; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2007, s. 915.

Przedmiotem opinii kompleksowej jest zazwyczaj całościowy obraz okoliczności, w tym przyczyn związanych z badanym zdarzeniem lotniczym. Zasadniczo obejmuje on trzy podstawowe zakresy tematyczne, tj. dotyczące statku powietrznego, który uległ katastrofie, jego załogi oraz otoczenia, w którym doszło do zdarzenia.

Okoliczności dotyczące statku powietrznego to przede wszystkim informacje na temat jego stanu technicznego począwszy od daty produkcji, poprzez remonty, prace serwisowe, usprawnienia, modyfikacje etc. Należy skupić się nie tylko na formalnym aspekcie polegającym na ocenie dokumentacji technicznej, lecz także na rzeczywistym stanie statku powietrznego, jego podzespołów i systemów.

Okoliczności związane z załogą dotyczą przede wszystkim jej wykształcenia, w tym posiadanych uprawnień i dopuszczeń, stanu zdrowia fizycznego i psychicznego, w tym stanu wypoczęcia, predyspozycji fizycznych i psychicznych do wykonywania danego zadania lotniczego w określonych warunkach.

Okoliczności dotyczące otoczenia to przede wszystkim warunki atmosferyczne, ale i otoczenie osobowe i instrumentalne załogi, na które składają się wsparcie pracowników kontroli lotów oraz wyposażenie infrastruktury lotniska w kompatybilne ze statkiem powietrznym systemy. Z uwagi na fakt, że przyczyna katastrofy lotniczej może znajdować się poza statkiem powietrznym, nie należy bagatelizować okoliczności dotyczących otoczenia, w którym doszło do zdarzenia.

Zespół biegłych do wydania opinii kompleksowej powołuje się zasadniczo w celu:

- 1) odtworzenia i rekonstrukcji lotu statku powietrznego x na trasie y–z,
- 2) ustalenia stanu technicznego statku powietrznego w chwili przed zdarzeniem (czy był sprawny, czy był poddany wszystkim wymagającym czynnościom obsługowym przez uprawniony personel etc.),
- 3) ustalenia, czy w czasie lotu wystąpiły niesprawności lub inne zakłócenia pracy urządzeń lub systemów pokładowych statku powietrznego,
- 4) ustalenia, czy statek powietrzny był prawidłowo przygotowany do lotu, tj. wyposażony lub skonfigurowany (np. wyważenie),
- 5) ustalenia, czy załoga statku powietrznego była prawidłowo przygotowana do lotu, tj. wyszkolona, wypoczęta, wyposażona etc.,
- 6) ustalenia, czy postępowanie członków załogi statku powietrznego podczas realizacji zadania lotniczego było prawidłowe, zgodne z obowiązującymi przepisami i procedurami oraz adekwatne do zaistniałej sytuacji w locie,



- 7) ustalenia, czy lotnisko docelowe było właściwie przygotowane i wyposażone do przyjęcia statku powietrznego danego typu, czy spełniało wymogi określone międzynarodowymi oraz krajowymi przepisami lotniczymi,
- 8) ustalenia, czy pracownicy służb zabezpieczenia lotów lotniska byli prawidłowo przygotowani i posiadali wymagane uprawnienia do zabezpieczenia lotu i przyjęcia statku powietrznego danego typu na lotnisku,
- 9) ustalenia, czy postępowanie funkcjonariuszy służb zabezpieczenia lotów lotniska było prawidłowe, zgodne z obowiązującymi przepisami i procedurami oraz adekwatne do zaistniałej sytuacji na lotnisku,
- 10) ustalenia, czy istniejące w dniu zdarzenia warunki atmosferyczne na trasie lotu stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu, a jeżeli tak, to czy miały wpływ na zaistnienie katastrofy.

W zależności od okoliczności konkretnego zdarzenia może być zasadne zmodyfikowanie katalogu wskazanych wyżej pytań, zarówno poprzez zmodyfikowanie ich treści, wyeliminowanie niektórych z nich, jak i dodanie nowych.

W tym miejscu warto zauważyć, że opracowując postanowienie o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłych, których zadaniem będzie wydanie opinii kompleksowej, pozwalającej na ustalenie okoliczności, w tym przyczyn katastrofy lotniczej, należy brać pod uwagę modele systemu bezpieczeństwa lotów, wskazujące na główne elementy odpowiedzialne za bezpieczeństwo w lotnictwie. Do powszechnie akceptowanych modeli tego typu należą przede wszystkim modele Reasona, 5M oraz SHELL<sup>850</sup>. Przy ocenie kompleksowości opracowanej opinii najbardziej pomocne mogą być przede wszystkim dwa ostatnie modele.

Model 5M wskazuje na 5 elementów bezpieczeństwa w lotnictwie, to jest: *machine* (maszyna), *man* (człowiek), *media* (rozumiane jako środowisko), *mission* (zadanie), *management* (zarządzanie)<sup>851</sup>.

Z kolei model SHELL, niejako bliższy dzisiejszemu rozumieniu pracy pilota jako kontrolera zautomatyzowanych systemów samolotu, akcentuje elementy takie jak *software* – obejmujący procedury, standardy, normy, szkolenia oraz politykę bezpieczeństwa; *hardware* – obejmujący maszyny, urządzenia i ich podzespoły, *environment* – rozumiany szeroko jako otoczenie oraz *liveware* – obejmujący czynniki

---

<sup>850</sup> ICAO – *Safety Management Manual* (Doc 9859), Fourth Edition, 2018, s. 2–4 do 2–7 – [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20COSCAPSEA%20iSTARS/9859\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20COSCAPSEA%20iSTARS/9859_cons_en.pdf) (dostęp: 11.01.2022 r.).

<sup>851</sup> P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016, s. 37–38.

fizyczne, fizjologiczne i psychologiczne związane z uczestnikami zdarzenia lotniczego<sup>852</sup>.

Przedmiot oraz zakres, w tym pytania szczegółowe opinii kompleksowej powinny dotyczyć wszystkich wskazanych wyżej elementów.

Zaprezentowany wcześniej przykładowy skład zespołu biegłych do wydania opinii kompleksowej, zarys przedmiotu i zakresu ich ekspertyz oraz analiza opinii kompleksowych wydawanych w sprawach katastrof lotniczych, jakie miały miejsce w naszym kraju w ostatnich latach, prowadzą do wniosku, że opinia kompleksowa składa się *de facto* z wielu suwerennych opinii dotyczących szeregu różnych okoliczności, których ustalenie ma istotne znaczenie dla prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy<sup>853</sup>. Uzasadnienie projektu aktualnie obowiązującego Kodeksu postępowania karnego podkreśla ów indywidualny charakter opinii biegłego również w przypadku opinii wydawanych w ramach zespołu biegłych<sup>854</sup>.

W polskich realiach skompletowanie zespołu biegłych do wydania opinii kompleksowej *sensu largo* stanowi duże wyzwanie<sup>855</sup>. Spowodowane jest to przede wszystkim tym, że środowisko lotników jest w naszym kraju stosunkowo niewielkie, hermetyczne i wzajemnie powiązane, co w wielu przypadkach uniemożliwia zasięgnięcie opinii biegłego z racji jasnych dyspozycji art. 196 § 1 k.p.k. przewidującego między innymi, że nie mogą być biegłymi osoby najbliższe dla oskarżonego (mimo ustania małżeństwa lub przysposobienia) oraz oskarżone o współudział w przestępstwie objętym postępowaniem (art. 182 k.p.k.), pozostające z oskarżonym w szczególnie bliskim stosunku osobistym (art. 185 k.p.k.), a także osoby, do których odnoszą się odpowiednie przyczyny wyłączenia wymienione w art. 40 § 1 pkt 1–3 i 5 k.p.k.<sup>856</sup>

Warto podkreślić, że w przypadku pojawienia się innych powodów osłabiających zaufanie do wiedzy lub bezstronności biegłego albo innych ważnych powodów, zgodnie z treścią art. 196 § 3 k.p.k., powołuje się innego biegłego.

---

<sup>852</sup> J. Dąbrowska, *op.cit.*, s. 67.

<sup>853</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 193...*, *op.cit.*, s. 409.

<sup>854</sup> I. Fredrich-Michalska (red.), B. Stachurska-Marcińczak, *Nowe kodeksy karne – 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997, s. 412.

<sup>855</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 10.

<sup>856</sup> Biegłym w sprawie nie może być osoba, której sprawa dotyczy bezpośrednio, która jest małżonkiem strony lub pokrzywdzonego albo ich obrońcy, pełnomocnika lub przedstawiciela ustawowego albo pozostaje we wspólnym pożyciu z jedną z tych osób, jest krewnym lub powinowatym w linii prostej, a w linii bocznej aż do stopnia pomiędzy dziećmi rodzeństwa osób wymienionych albo jest związany z jedną z tych osób węzłem przysposobienia, opieki lub kurateli lub brała udział w sprawie jako prokurator, obrońca, pełnomocnik, przedstawiciel ustawowy strony, albo prowadziła postępowanie przygotowawcze.

W takich sytuacjach często zasięgnięta jest opinia instytucji naukowej lub specjalistycznej (art. 193 § 2 k.p.k.)<sup>857</sup>. W sprawach dotyczących wypadków lotniczych opiniują przede wszystkim Instytut Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Sehna w Krakowie, Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji w Warszawie, Laboratorium Kryminalistyczne Żandarmerii Wojskowej w Mińsku Mazowieckim, Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie czy Biuro Badań Kryminalistycznych Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego<sup>858</sup>. Podmioty te dysponują odpowiednim zapleczem technicznym oraz osobami, które opiniowały wcześniej w przedmiocie katastrofy lotniczej<sup>859</sup>. Wówczas wyznaczenie konkretnego biegłego lub zespołu biegłych staje się zadaniem kierownictwa wskazanej w postanowieniu instytucji, które przy wyborze konkretnych biegłych spośród swoich pracowników powinno brać pod uwagę przede wszystkim merytoryczne kompetencje danej osoby<sup>860</sup>. Wpływ kierownika instytucji naukowej lub specjalistycznej na wybór biegłych opiniujących, a w przypadku opinii kompleksowych na organizację badań oraz łączność opiniowania może niekiedy przemawiać za słusznością poglądu o zasadności składania przez niego (obok biegłych) podpisu pod opinią. Podpis ten stanowi wówczas swoisty symbol jego odpowiedzialności za dokonany wybór, ewentualne błędy organizacyjne czy też zgodność realizacji badań ze standardami panującymi w kierowanej przez niego instytucji<sup>861</sup>.

Do wymienionych instytucji oraz osób, które biorą udział w wydaniu opinii tej instytucji, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące biegłych (art. 193 § 2a k.p.k.), w tym regulacje odnoszące się do podstaw wyłączenia biegłego (art. 196 § 1 k.p.k.).

W przypadku konieczności zweryfikowania wydanych wcześniej opinii biegłych indywidualnych niekiedy zasięga się opinii instytucji naukowych lub specjalistycznych, co mogłoby sugerować, że opinia instytucji ma większą wartość merytoryczną<sup>862</sup>. Nie jest

---

<sup>857</sup> Szerzej na temat pojęcia instytucji specjalistycznej: R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 471–473; J. Widacki, *Instytucja naukowa lub specjalistyczna w rozumieniu art. 193 § 2 k.p.k.*, „Państwo i Prawo” 2013, nr 9, s. 45–53.

<sup>858</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 473.

<sup>859</sup> Podmioty te przeprowadzały ekspertyzy zlecone przez KBWLLP oraz prokuraturę w toku śledztwa Po/Śl. 54/10 (PK III 1 Ds 1.2016) dotyczącego katastrofy samolotu Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 roku.

<sup>860</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 471–472; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 194...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 2; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 sierpnia 2007 roku, IV KK 222/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1864.

<sup>861</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4951–4952.

<sup>862</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 193...*, *op.cit.*, s. 408.

to jednak regułą, a każdą opinię należy oceniać zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, biorąc pod uwagę przesłanki z art. 201 k.p.k.<sup>863</sup>

Warto zauważyć, że w sprawach dotyczących katastrof lotniczych powoływani są również biegli indywidualni, działający w ramach mniejszych zespołów tematycznych, lub instytucje, których przedmiotem opiniowania mogą być na przykład zagadnienia z zakresu:

- 1) fonoskopii (badanie rejestratorów dźwięku w kokpicie (CVR) czy też nagrań obiektywnej kontroli lotów (OKL)) z udziałem ekspertów z zakresu technologii głosu, akustyki, cyfrowej obróbki dźwięku etc.,
- 2) fizykochemii (badania paliwa, płynów eksploatacyjnych, materiałowe, pozostałości powybuchowych etc.)<sup>864</sup>,
- 3) mechanoskopii (badania „na całość”, badania zmęczeniowe, badania śladów działania narzędzi etc.)<sup>865</sup>,
- 4) toksykologii (zawartość alkoholu, środków odurzających, hemoglobiny i mioglobiny tlenkowej we krwi członków załogi),
- 5) psychologii (odtworzenie sylwetek psychologicznych członków załogi, kontrolerów etc.),
- 6) międzynarodowych procedur lotniczych (prawa lotniczego w aspekcie międzynarodowym).

Niejako na marginesie rozważań należy wspomnieć, że w sytuacji, gdy krajowi biegli nie dysponują wiedzą lub właściwym w danej sprawie doświadczeniem albo wyposażeniem umożliwiającym przeprowadzenie niezbędnych ekspertyz i opracowanie na ich podstawie wiarygodnych opinii, zachodzi konieczność zasięgnięcia opinii międzynarodowego zespołu biegłych. W przypadku zaistnienia katastrofy lotniczej samolotu pasażerskiego tego typu sytuacje zachodzą bardzo często. Samoloty tego rodzaju są bowiem budowane i wyposażane przez pozakrajowe podmioty<sup>866</sup>. Nierzadko szkolenia wielonarodowych załóg są prowadzone w ośrodkach zagranicznych, zgodnie z przyjętymi tam procedurami<sup>867</sup>. Co więcej, zdarzenie w postaci katastrofy może mieć miejsce na terenie innego kraju lub w obszarze nieobjętym jurysdykcją żadnego z państw

---

<sup>863</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 151; M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 6; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 470.

<sup>864</sup> J. Moszczyński, *Badania fizykochemiczne*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018, s. 411–424.

<sup>865</sup> T. Widła, *Identyfikacja narzędzi, śladów obuwia i śladów pojazdów*, [w:] J. Widacki (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018, s. 361–367.

<sup>866</sup> Flota Polskich Linii Lotniczych Lot S.A. – <https://www.lot.com/pl/pl/flota> (dostęp: 31.05.2021 r.).

<sup>867</sup> PHARMAFLIGHT – <https://pharmaflight.hu/trainings/> (dostęp: 12.01.2022 r.).

(zob. art. 5 k.k., art. 6 § 2 k.k., art. 111 § 1 i 3 k.k.). Wszystkie te okoliczności czynią zasadnym rozważenie możliwości dopuszczenia dowodu z opinii zagranicznych biegłych, a niekiedy wręcz powodują, że ich powołanie jest absolutnie konieczne.

Jednym z pierwszych problemów jest znalezienie biegłych dających rękojmię prawidłowego przeprowadzenia ekspertyz i sporządzenia opinii. Należy mieć na uwadze, że eksperci zagraniczni działają w innych warunkach organizacyjno-prawnych, a decydując się na udział w polskim postępowaniu karnym zagranicznego biegłego, trzeba uświadomić go o krajowych realiach. W szczególności chodzi tu o wyjaśnienie wymagań dotyczących formalnych i merytorycznych aspektów opinii (art. 200 i 201 k.p.k.)

Warto również zauważyć, że współpraca biegłych z różnych ośrodków, a niekiedy i różnych państw nastrocza szeregu problemów natury organizacyjno-technicznej, począwszy od sposobu przekazywania materiału dowodowego, poprzez kontrolę postępów prac, wypłatę wynagrodzenia, a skończywszy na ocenie i ewentualnym uzupełnieniu opinii wydanej przez biegłych zagranicznych. Kwestie te jednak znacznie wykraczają poza zakres niniejszej pracy.

### **5.3. Udział biegłego w przeprowadzaniu dowodów**

Aktualnie zasadą jest, że zespół biegłych do wydania opinii kompleksowej w sprawie katastrofy lotniczej jest powoływany na końcowym etapie postępowania przygotowawczego. Dopiero bowiem wówczas organ prowadzący postępowanie dysponuje materiałem mogącym być podstawą opiniowania (§ 154 regul.prok.). Co więcej, aktualnie nie ma dostępnej listy biegłych mogących opiniować w tego typu sprawie, a okres kompletowania pełnego zespołu biegłych bywa bardzo długi.

Niezależnie od wskazanych trudności w przypadku postępowań dotyczących katastrof lotniczych, ale także innych skomplikowanych i wielopłaszczyznowych śledztw, warto rozważyć, czy nie należałoby zasięgnąć opinii zespołu biegłych już na samym początku postępowania. Biegli tego zespołu mogliby z powodzeniem uczestniczyć już w pierwszych czynnościach postępowania przygotowawczego. Biorąc udział w oględzinach miejsca zdarzenia, zyskaliby możliwość bezpośredniego zetknięcia się ze skutkami katastrofy, mogliby uczestniczyć w zabezpieczeniu śladów i dowodów rzeczowych, oględzinach zwłok, poszczególnych rzeczy, eksperymentach procesowych, a następnie przesłuchaniach świadków, zatrzymaniach rzeczy, przeszukaniach itp. (art. 198 § 1b k.p.k.)<sup>868</sup>.

---

<sup>868</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 161.

Rolą tak powołanego zespołu biegłych byłoby przede wszystkim udzielanie wsparcia organowi procesowemu w gromadzeniu wartościowego materiału dowodowego umożliwiającego ustalenie okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia będącego przedmiotem śledztwa<sup>869</sup>. Fakt wspierania organu procesowego w czasie prowadzonej przez niego czynności może upodabniać biegłego do specjalisty, o którym mowa w treści art. 205 § 1 k.p.k., lecz w przeciwieństwie do niego rola biegłego nie polegałaby na realizacji czynności *stricte* technicznych, a na pełnieniu funkcji swego rodzaju konsultanta.

Zarówno w praktyce, jak i w doktrynie nie brakuje rozbieżności co do poglądów dotyczących statusu biegłego konsultanta oraz sposobów wprowadzania do procesu informacji uzyskanych od takiego biegłego<sup>870</sup>. Analiza poglądów prezentowanych przez przedstawicieli doktryny procesu karnego prowadzi do wniosku, że część z nich pomija milczeniem rolę biegłego jako konsultanta w postępowaniu karnym, nie dostrzegając wyraźnego wyodrębnienia tej roli w aktualnych przepisach. Pozostali opowiadają się zasadniczo za tezą, iż biegły może pełnić w procesie karnym rolę biegłego konsultanta lub rolę biegłego opiniującego, przy czym prezentowane stanowiska nie są jednolite<sup>871</sup>.

W doktrynie prezentowany jest pogląd, że konsultacje biegłego mogą przybierać formę nieformalnych rozmów czy też wymiany pism<sup>872</sup>. Powstaje wówczas jednak problem rewidowania podstaw do wypłaty wynagrodzenia takiemu biegłemu oraz *de facto* ujawniania mu treści materiału dowodowego objętego tajemnicą śledztwa. Uchybienia te zasadniczo nie mogą być konwalidowane nawet w sytuacji późniejszego powołania takiego biegłego w charakterze biegłego opiniującego<sup>873</sup>.

Inny pogląd zakłada niejako fikcyjne powołanie biegłego konsultanta jako biegłego opiniującego przy jednoczesnym przyjęciu przez organ procesowy założenia, że od takiego biegłego należy oczekiwać jedynie doradztwa i jednocześnie nie będzie się wymagać przeprowadzania badań w ramach ekspertyzy oraz wydania opinii<sup>874</sup>. Taki pogląd wydaje się nie do zaakceptowania choćby dlatego, że z chwilą powołania biegły

---

<sup>869</sup> D. Wilk, *Biegły konsultant w procesie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2019, nr 7–8, s. 61.

<sup>870</sup> *Ibidem*, s. 62–67.

<sup>871</sup> P. Hofmański, *Komentarz do art. 198 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] P. Hofmański (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2011, Legalis; R. Kmieciak (red.), *Prawo...*, *op.cit.*, s. 156–157; T. Hanausek, *Kryminalistyka...*, *op.cit.*, s. 140; K. Sławik, *Wybrane aspekty z działalności biegłych, tłumaczy i specjalistów*, [w:] V. Kwiatkowska-Darul (red.), *Czynności procesowo-kryminalistyczne w polskich procedurach*, Toruń 2004, s. 47–48; J. Dzierżanowska, *op.cit.*, s. 328–329; K. Witkowska, *Biegły w postępowaniu karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2013, nr 1, s. 75–76; C. Kulesza, *Komentarz do art. 193...*, *op.cit.*, s. 408.

<sup>872</sup> J. Wojtasik, *Konsultant w postępowaniu karnym* – <http://www.zielona-gora.po.gov.pl/index.php?id=36&ida=3895> (dostęp: 29.05.2020 r.).

<sup>873</sup> Zob. także: D. Wilk, *op.cit.*, s. 63.

<sup>874</sup> K. Sławik, *op. cit.*, s. 47–48; J. Dzierżanowska, *op.cit.*, s. 328–329.

staje się podmiotem praw i obowiązków związanych z wyznaczoną mu rolą w procesie karnym, a do podstawowych obowiązków biegłego należą przeprowadzenie badań w ramach ekspertyzy oraz wydanie opinii w wyznaczonym w postanowieniu terminie<sup>875</sup>.

Bardziej przekonujący wydaje się pogląd dopuszczający konsultację biegłego w formie zleconej postanowieniem opinii ustnej dotyczącej czynności, w której ów biegły brał udział<sup>876</sup>. Opinię taką można utrwalić w protokole czynności. Nie należy jednak wykluczać *a priori* możliwości przedstawienia przez biegłego konsultanta opinii na piśmie, wydanej już po zakończeniu czynności, w której ów biegły brał udział. Decyzja o formie opinii zasadniczo zależy od woli organu procesowego, wyrażonej w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego (art. 200 § 1 k.p.k.). Należy również pamiętać, że postanowienie organu procesowego jest wymagane do dopuszczenia biegłego do udziału w czynności procesowej<sup>877</sup>.

Zaprezentowane rozbieżności poglądów czynią zasadnym wprowadzenie przepisu jednoznacznie umożliwiającego powołanie biegłego konsultanta jako biegłego, od którego organ procesowy będzie oczekiwać jedynie doradztwa i jednocześnie nie będzie wymagał przeprowadzania badań w ramach ekspertyzy oraz wydania opinii. Rozwiązaniem jest zmiana treści art. 198 § 1b k.p.k. i nadanie mu brzmienia: „W miarę potrzeby biegłego wzywa się do udziału w przeprowadzeniu dowodów. Organ procesowy może wówczas zastrzec, że nie wymaga się od biegłego przeprowadzania badań w ramach ekspertyzy oraz wydania opinii”.

Aktualnie obowiązujące uregulowania dotyczące biegłych nie wykluczają możliwości zmiany postanowienia o powołaniu biegłego konsultanta w taki sposób, aby jego opinia nie ograniczała się jedynie do czynności, w której uczestniczył, lecz dotyczyła szerszego zakresu. W postanowieniu zmieniającym konieczne byłoby wówczas zapewne zlecenie dalszych badań prowadzonych w ramach ekspertyzy oraz zadanie nowych lub zmodyfikowanie zadanych wcześniej pytań (art. 198 § 3 k.p.k.)<sup>878</sup>.

W sprawach o skomplikowanej tematyce opinia biegłego lub zespołu biegłych, którzy najpierw brali udział w czynności lub czynnościach procesowych śledztwa, a

---

<sup>875</sup> S. Kalinowski, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 103–107.

<sup>876</sup> R. Kmiecik (red.), *Prawo...*, *op.cit.*, s. 157; R. Kmiecik., E. Skrętowicz, *Proces...*, *op.cit.*, s. 323–324.

<sup>877</sup> Z. Brodzisz, *Komentarz do art. 308 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] J. Skorupka (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2021, Legalis; P. Hofmański, *Komentarz do art. 308 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] P. Hofmański (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2011, Legalis; K.T. Boratyńska, P. Czarnecki, R. Koper, *Komentarz do art. 308 Kodeksu postępowania karnego*, [w:] A. Sakowicz (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, Legalis; R. Kmiecik, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego – Izby Karnej w zakresie zagadnień kryminalistyczno-dowodowych w postępowaniu karnym (w latach 1997–2001)*, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 7–8, s. 35.

<sup>878</sup> Porównaj: D. Wilk, *op.cit.*, s. 61.

następnie na podstawie uzupełnionego materiału dowodowego przeprowadzili ekspertyzy i sporządzili opinię, wydaje się opinią bardziej wartościową niż ta, która bazuje jedynie na materiale gromadzonym samodzielnie przez organ procesowy. Biegły lub zespół biegłych uczestniczący w gromadzeniu materiału dowodowego staje się niejako gwarantem uzyskania maksymalnego efektu czynności procesowej, czyli pozyskania pełnej, wiarygodnej i wstępnie zweryfikowanej informacji o istotnych okolicznościach sprawy.

Jak już wspomniano, oględziny miejsca zdarzenia, czynności zabezpieczenia dokumentów i innych przedmiotów, późniejsze oględziny dowodów rzeczowych, przesłuchania świadków etc. stanowią niekiedy czynności na tyle skomplikowane i zarazem istotne dla sprawy, że zasadne byłoby skorzystanie z możliwości udziału w ich przeprowadzaniu biegłego lub biegłych dysponujących adekwatną wiedzą specjalistyczną.

Zgodnie z treścią art. 198 § 1b k.p.k. biegły nie tylko może być obecny w czasie wskazanych wyżej czynności, lecz także może brać w nich aktywny udział, co wynika z literalnej wykładni wyżej wymienionego przepisu. Co więcej, w doktrynie przyjmuje się, że biegły ma możliwość sygnalizowania konieczności przeprowadzenia dodatkowych dowodów w zakresie niezbędnym do wydania przez niego pełnej, jasnej i pozbawionej sprzeczności opinii. Może więc zgłaszać potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności procesowych, lecz nie oznacza to, że ma on inicjatywę dowodową, a jego wnioski mają charakter wniosków dowodowych w rozumieniu art. 169 i 170 k.p.k.<sup>879</sup> Potrzeba przeprowadzenia dodatkowych dowodów musi być związana ze zleconą mu ekspertyzą, a czynność wnioskowana przez biegłego powinna choćby hipotetycznie móc pomóc mu w wydaniu rzetelnej opinii. Warto zauważyć, że na końcowym etapie śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej, niekiedy wiele miesięcy lub lat od zdarzenia, wiele z sugestii biegłych powołanych do wydania opinii kompleksowej może zostać odrzuconych lub zrealizowanych z niedostatecznym skutkiem z uwagi na upływ czasu i związaną z tym utratę lub zniekształcenie dowodów.

W celu ułatwienia współpracy prokuratora z biegłym konsultantem *de lege ferenda* należy optować za zmianą § 154 regul.prok. obecnie sugerującego, że biegłego należy powoływać dopiero po zebraniu materiału dowodowego. Nowa regulacja powinna uwzględniać fakt, że w ramach postępowania karnego można powołać biegłego, aby stanowił wsparcie przy przeprowadzaniu dowodów mogących mieć istotne znaczenie dla

---

<sup>879</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 198...*, op.cit., LEX nr 11285, teza 2.



rozstrzygnięcia sprawy (art. 198 § 1b k.p.k.). Zasadne jest zatem zmodyfikowanie treści § 154 regul.prok. i nadanie mu brzmienia: „Prokurator wzywa biegłego do udziału w przeprowadzeniu dowodu albo powołuje biegłego niezwłocznie po zebraniu materiału dowodowego potrzebnego do wydania opinii. Materiał powinien być zebrany w sposób umożliwiający wydanie opinii w wyznaczonym terminie”.

### **5.3.1. Udział biegłego w oględzinach miejsca zdarzenia**

Jak już wielokrotnie podkreślano, oględziny miejsca katastrofy lotniczej stanowią kluczową czynność dowodową mającą za zadanie realizację wielu istotnych założeń procesu karnego, w tym najistotniejszych celów postępowania przygotowawczego (art. 2 k.p.k. i art. 297 k.p.k.). Niezwykle istotne jest wówczas systematyczne zabezpieczanie śladów oraz dowodów rzeczowych koniecznych do ustalenia stanu faktycznego. Udział biegłych dysponujących wiedzą specjalistyczną oraz doświadczeniem przy badaniu tego typu zdarzeń niepomniernie zwiększa szansę zabezpieczenia śladów i dowodów, których po zakończeniu czynności oględzin miejsca zdarzenia nie da się już zabezpieczyć lub których zabezpieczanie i badanie na późniejszych etapach śledztwa jest obarczone wysokim prawdopodobieństwem uzyskania niemiarodajnych (fałszywych) wyników<sup>880</sup>. Powyższe stało się przyczyną wprowadzenia, wynikającego wprost z treści art. 209 § 2 k.p.k., obowiązku udziału biegłego lekarza w oględzinach zwłok na miejscu zdarzenia. Niemniej jednak specyfika prowadzenia czynności oględzin miejsca katastrofy lotniczej implikuje zazwyczaj konieczność uzupełnienia składu zespołu oględzinowego o dodatkowych biegłych dysponujących wiadomościami specjalnymi z wielu różnych dziedzin nauki i techniki.

Wystarczy wspomnieć, że większość obiektów opisywanych na miejscu zdarzenia, a pochodzących ze zdefragmentowanego statku powietrznego wymaga identyfikacji z zastosowaniem właściwego nazewnictwa. Opisy elementów wraku o treści: „niezidentyfikowany element najprawdopodobniej pochodzący z samolotu” niewiele wnoszą do protokołu, a opisanie setek, czy niekiedy tysięcy tego typu elementów rozrzuconych na wrakowisku, w identyczny sposób jedynie zaciemnia obraz zastanego miejsca zdarzenia, „utrwalony” w taki sposób w protokole. Trzeba mieć na uwadze, że w czasie oględzin miejsca zdarzenia, w ich fazie dynamicznej, dochodzi do przemieszczania elementów wraku, ich rozcinania, roznitowania, rozkręcania itp. Wszystkie tego rodzaju działania czynią tę czynność niepowtarzalną, a jak wskazano w rozdziale drugim

---

<sup>880</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 161 i 164.

niniejszej dysertacji, utrwalanie tych czynności w formie protokołu, fotografii czy nawet nagrań wideo nie zawsze pozwala na późniejsze ustalenie wszystkich istotnych aspektów podejmowanych działań i ich nieodwracalnych konsekwencji.

Wskazane wyżej okoliczności czynią niezbędnym uczestnictwo w czynności oględzin miejsca katastrofy lotniczej wcześniej powołanego zespołu biegłych, złożonego z ekspertów dysponujących wiedzą specjalistyczną z zakresu budowy i eksploatacji statku powietrznego, który uległ katastrofie, oraz jego istotnych podzespołów<sup>881</sup>. Biegli tacy powinni pomóc organowi procesowemu w prawidłowym zidentyfikowaniu i opisie poddawanych oględzinom fragmentów wraku, zabezpieczeniu istotnych śladów oraz dowodów rzeczowych. Mogą przyczynić się również do zminimalizowania ryzyka grożącego członkom zespołu oględzinowego przy pracach na miejscu zdarzenia, w tym przy roztankowywaniu zbiorników z paliwem, demontażu elementów konstrukcji statku powietrznego, ale także jego układów hydraulicznych, pneumatycznych, instalacji elektrycznej, tlenowej, systemów ratunkowych etc.<sup>882</sup>

Bez wsparcia ze strony biegłych prokurator prowadzący czynność na miejscu zdarzenia jest niejako skazany na korzystanie z wiedzy fachowej członków organu ds. badania zdarzeń lotniczych, których ewentualne wypowiedzi wprowadzane do protokołu zasadniczo nie powinny obejmować wyników badań (art. 17 ust. 22 pkt 2 pr.lot. i art. 134 ust. 1f pr.lot.). W zaistniałej sytuacji rezultaty ewentualnych eksperymentów przeprowadzanych przez członków właściwej komisji w toku oględzin na miejscu zdarzenia, w celu wprowadzenia do procesu karnego, wymagałyby następcej zgody sądu wydanej w trybie art. 134 ust. 1a pr.lot.

### **5.3.2. Udział biegłego w oględzinach dowodów rzeczowych**

Wskazane wcześniej rozważania w pełnym zakresie znajdują zastosowanie w odniesieniu do udziału biegłego w oględzinach zabezpieczonych dowodów rzeczowych.

Dowodem rzeczowym jest każda rzecz będąca nośnikiem informacji istotnej dowodowo w procesie karnym. Informacją istotną dowodowo jest każda informacja umożliwiająca ustalenie okoliczności zdarzenia będącego przedmiotem postępowania karnego, relewantna dla rozstrzygnięcia w sprawie lub mogąca służyć do ustalenia nowego źródła lub środka dowodowego. Sposobem pozyskania owych istotnych informacji, czyli wykorzystania dowodu rzeczowego, są jego oględziny. Oględziny z kolei są czynnością dowodową polegającą głównie na zmysłowym poznaniu właściwości

---

<sup>881</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 5.2 niniejszej pracy.

<sup>882</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 2.4 niniejszej pracy.

i cech dowodu rzeczowego<sup>883</sup>. Na oględziny składa się zazwyczaj szereg czynności o charakterze procesowo-kryminalistycznym. Czynności te są bowiem realizowane zarówno zgodnie z przepisami procedury karnej (art. 207 k.p.k., art. 143 § 1 pkt 3 k.p.k.), jak i z zasadami techniki przeprowadzania tego typu czynności sformułowanymi w ramach kryminalistyki oraz nierzadko z wykorzystaniem specjalistycznych środków i metod kryminalistycznych<sup>884</sup>.

Potrzeba wezwania biegłego do udziału w przeprowadzeniu dowodu, wskazana w treści art. 198 § 1b k.p.k., szczególnie uwidacznia się w przypadku oględzin dowodów rzeczowych zabezpieczanych w sprawie katastrofy lotniczej.

Oględziny elementów wraku (zarówno w toku oględzin miejsca zdarzenia, jak i późniejszych czynności) wymagają znajomości budowy statku powietrznego, z którego pochodzą. Właściwe nazewnictwo, adekwatne do opisu poddanego oględzinom przedmiotu, czyni czynność oględzin wartościowszą dowodowo i pozwala na pełniejsze wykorzystanie protokołu oględzin do dalszych czynności w sprawie. Nie bez znaczenia jest również możliwość bezpośredniego zetknięcia się biegłego z dowodem, a w niektórych przypadkach, okazja przeprowadzenia eksperymentu procesowego, w szczególności gdy analogiczny eksperyment zechcą przeprowadzić obecni w czasie oględzin, powołujący się na treść art. 136 ust. 1 pkt 2 pr.lot., członkowie organu ds. badania zdarzeń lotniczych.

Członkowie właściwej komisji w żaden sposób nie są zobligowani do dzielenia się wnioskami przeprowadzonego badania w czasie jego trwania lub po jego zakończeniu, a zgoda sądu nie jest czymś oczywistym, tak więc bez udziału w eksperymencie biegłego powołanego przez organ procesowy istnieje możliwość zaprzepaszczenia szansy na poczynienie niekiedy niezwykle istotnych ustaleń faktycznych.

Wskazane wyżej okoliczności czynią zasadnym każdorazowe rozważanie udziału w omawianej czynności procesowej biegłego dysponującego wiadomościami specjalnymi adekwatnymi do przedmiotu i celu oględzin<sup>885</sup>.

Oględziny rzeczy dostarczają szerokich możliwości dowodowych, a nieprzerwany rozwój nowoczesnych metod ujawniania i zabezpieczania śladów umożliwia aktualnie osiągnięcie celów nieosiągalnych jeszcze kilka lat wcześniej. W tej sytuacji pełne wykorzystanie potencjału nowoczesnych metod i technik kryminalistycznych, stosowanych w czasie oględzin, wymaga znacznego zasobu

---

<sup>883</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 239.

<sup>884</sup> H. Paluszkiewicz, *Dowody...*, *op.cit.*, s. 315.

<sup>885</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 240.

aktualnej wiedzy z różnych dziedzin nauki i techniki. Powyższe prowadzi do wniosku, że poza organem procesowym prowadzącym oględziny rzeczy i biegłym dysponującym wiadomościami specjalnymi z zakresu adekwatnego do przedmiotu oględzin w czynności tej powinien uczestniczyć również specjalista będący swego rodzaju pomocnikiem organu procesowego, realizującym czynności techniczne, posiadającym wiedzę i umiejętności praktyczne z zakresu kryminalistyki. Udział specjalistów (techników kryminalistyki<sup>886</sup>) w czynności procesowej oględzin umożliwia prawidłowe pod względem technicznym i formalnym utrwalenie wyglądu przedmiotu poddawanego oględzinom oraz znacząco ułatwia ujawnianie, zabezpieczanie oraz utrwalanie, a niekiedy i wstępne badanie znajdujących się na nim śladów<sup>887</sup>.

### 5.3.3. Udział biegłego w eksperymencie procesowym

Wszelkie przedstawione wcześniej argumenty przemawiające za udziałem biegłego w oględzinach miejsca zdarzenia oraz oględzinach dowodów rzeczowych pozostają aktualne w przypadku przeprowadzania eksperymentu procesowego. Ta *sensu stricto* czynność procesowa, przeprowadzana w ramach postępowania dowodowego przez uprawniony organ procesowy, jak już wskazano, przybiera postać doświadczenia lub odtworzenia przebiegu zdarzeń będących przedmiotem rozpoznania<sup>888</sup>. Powinna dotyczyć jedynie okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy i w związku z tym zostać starannie przygotowana oraz skrupulatnie przeprowadzona i udokumentowana.

Eksperyment w postaci doświadczenia ma pomóc w ustaleniu możliwości wystąpienia w danych okolicznościach określonych faktów lub zjawisk albo możliwości ich spostrzeżenia w danych warunkach<sup>889</sup>. Niekiedy obecność w czasie eksperymentu prowadzonego przez organ procesowy jedynie specjalistów z zakresu kryminalistyki (policyjnych techników kryminalistyki) może okazać się niewystarczająca<sup>890</sup>. Dotyczy to w szczególności opisu warunków bazowych eksperymentu oraz jego wyników. Niekiedy zachodzi również konieczność natychmiastowej interpretacji wyników w celu dokonania ewentualnej korekty założeń eksperymentu, a wówczas ocena biegłego staje się nieodzowna. Przykładem takiego eksperymentu może być rekonstrukcja lotu prowadzona

---

<sup>886</sup> Szerzej na ten temat: M. Bartnik, W. Lis, *op.cit.*, s. 285–287.

<sup>887</sup> M. Goc, *Oględziny...*, *op.cit.*, s. 17–18.

<sup>888</sup> A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 142.

<sup>889</sup> M. Błoński, *Pozostałe...*, *op.cit.*, s. 244.

<sup>890</sup> R. Wypych, *op.cit.*, s. 163.

na prawdziwym samolocie lub symulatorze lotu czy też eksperyment z wykorzystaniem poszczególnych urządzeń lub systemów<sup>891</sup>.

Warto zauważyć, że ustawa nie obliguje organu procesowego do powołania biegłego do udziału w eksperymencie procesowym. Ocena, czy należy zaangażować biegłego w tę czynność procesową, zależy od organu procesowego, a ten powinien brać pod uwagę, czy w jego trakcie istnieje możliwość ustalenia i oceny okoliczności wymagających wiadomości specjalnych<sup>892</sup>.

#### **5.3.4. Udział biegłego w przesłuchaniach świadków**

Uczestnictwo biegłego w przesłuchaniach świadków ma co najmniej dwa istotne aspekty. Pierwszy jest związany z koniecznością posiadania wiadomości specjalnych umożliwiających sformułowanie pytań do uczestników zdarzenia, istotnych dla poczynienia ustaleń faktycznych w sprawie. Drugi dotyczy specjalistycznej oceny zdolności przesłuchiwanego świadka do prawidłowego postrzegania, zapamiętywania i odtwarzania spostrzeżeń (art. 192 § 2 k.p.k.).

Pierwszy ze wskazanych aspektów ma niebagatelne znaczenie przede wszystkim w trakcie przesłuchiwania uczestników katastrofy lotniczej. Kategoria uczestników tego rodzaju zdarzenia została zdefiniowana na potrzeby niniejszej pracy w rozdziale czwartym<sup>893</sup>. Wszyscy wymienieni tam uczestnicy ruchu powietrznego, mogący mieć związek ze zdarzeniem lub posiadający informacje ułatwiające ustalenie jego okoliczności, w tym przyczyn, realizują swoje czynności na podstawie wielu, często specjalistycznych, regulacji różnej rangi, począwszy od uregulowań o charakterze międzynarodowym, poprzez krajowe uregulowania ustawowe oraz przepisy zawarte w rozporządzeniach wykonawczych, a skończywszy na zaleceniach pokontrolnych, okólnikach i listach kontrolnych opracowanych na podstawie instrukcji technicznych oraz wieloletniej praktyki. Większość z tych uregulowań, rzutujących na ocenę zachowań przesłuchiwanego świadków, będących zarazem uczestnikami zdarzenia, z oczywistych względów znajduje się poza zakresem wiedzy funkcjonariuszy organów procesu karnego. Dotyczy to zarówno regulacji odnoszących się do pracy pilotów, kontrolerów, pracowników obsługi naziemnej, a także podmiotów dostarczających paliwo lotnicze, osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie meteorologiczne etc. Okoliczności te sprawiają, że typowanie świadków oraz opracowanie szczegółowych pytań powinno być

---

<sup>891</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 4.7.2 niniejszej pracy.

<sup>892</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 1997 roku, IV KKN 23/97, OSNKW 1997, nr 9–10, poz. 79; A. Bogusławicz, *op.cit.*, s. 143.

<sup>893</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 4.1.1 niniejszej pracy.

prowadzone w ścisłej współpracy z biegłymi specjalności odpadającej specjalizacji przyszłego świadka.

Innym rozwiązaniem, w pewnym sensie ułatwiającym w tym zakresie pracę organów postępowania karnego, jest podjęcie współpracy z właściwymi komisjami ds. badania zdarzeń lotniczych w celu skorzystania z opracowanych przez nich metodyk realizacji przesłuchań świadków. Metodyki te, oparte głównie na Instrukcji prowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku i incydentu lotniczego, opracowanej przez ICAO, zgodnie z międzynarodowymi standardami i zalecanymi praktykami z załącznika 13 do konwencji chicagowskiej, zawierają listy kontrolne ułatwiające gromadzenie dowodów niezbędnych do ustalenia okoliczności zdarzenia lotniczego, w tym również przykładowe pytania, jakie należy zadać poszczególnym jego świadkom<sup>894</sup>.

W tym miejscu warto wskazać, że niektórzy uczestnicy zdarzenia, szczególnie bezpośrednio związani z jego przebiegiem (np. piloci, kontrolerzy, pasażerowie etc.) powinni być przesłuchiwani dodatkowo z udziałem biegłych powołanych w trybie art. 192 § 2 k.p.k. Skorzystanie z możliwości uczestniczenia biegłego lekarza lub biegłego psychologa w czynności przesłuchania może być uzasadnione ustaleniem, że w chwili zdarzenia świadek w nim uczestniczący doznał obrażeń lub znajdował się pod wpływem narkotyków czy alkoholu. Okoliczności te same w sobie nie implikują jednak takiej konieczności<sup>895</sup>.

Jak wynika z treści art. 192 § 2 k.p.k., jedynie sąd lub prokurator są uprawnieni do zarządzenia przesłuchania świadka z udziałem biegłego lekarza lub biegłego psychologa, a ów świadek nie może się temu sprzeciwić. Decyzję taką organy te podejmują wówczas, gdy istnieje wątpliwość co do stanu psychicznego świadka, jego stanu rozwoju umysłowego, zdolności postrzegania lub odtwarzania przez niego spostrzeżeń. W przypadku przesłuchań realizowanych w toku postępowania przygotowawczego przez inne organy, na podstawie art. 311 § 2 k.p.k., powinny one zwrócić się do prokuratora prowadzącego lub nadzorującego powierzone w całości śledztwo o wydanie stosownego postanowienia w trybie art. 192 § 2 k.p.k.<sup>896</sup>

Podkreślenia wymaga fakt, że dla podjęcia decyzji o przesłuchaniu świadka z udziałem biegłego lekarza lub biegłego psychologa konieczne jest stwierdzenie, że wątpliwości co do stanu psychicznego świadka, jego stanu rozwoju umysłowego,

---

<sup>894</sup> ICAO – *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* – <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/pages/documents.aspx> (dostęp: 29.05.2021 r.).

<sup>895</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 17 maja 2013 roku, II AKa 97/13, Legalis nr 739512; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2016 roku, II KK 79/15, Legalis nr 1460790.

<sup>896</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 197.

zdolności postrzegania lub odtwarzania przez niego spostrzeżeń są rzeczywiste i wynikają z zaistniałych faktów<sup>897</sup>.

Za słuszny należy więc uznać pogląd odnoszący się do biegłego psychologa, że „powołanie biegłego powinno nastąpić w każdej sytuacji, gdy istnieją uprawdopodobnione, czyli powstające na tle okoliczności konkretnej sprawy, rozsądne, uzasadnione w świetle doświadczenia życiowego i wskazań wiedzy, wątpliwości co do stanu psychicznego, stanu rozwoju umysłowego, zdolności do postrzegania i odtwarzania postrzeżeń przez świadka oraz ustalenie takie ma istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy”<sup>898</sup>.

Uczestnik katastrofy lotniczej, szczególnie ten, którego życie lub zdrowie było realnie zagrożone, przesłuchiwany bezpośrednio po jej zaistnieniu, bez wątplenia może znajdować się w stanie ograniczającym zdolności do odtwarzania spostrzeżeń. W takiej sytuacji, uwzględniając wszystkie okoliczności, wskazania wiedzy oraz zasady doświadczenia życiowego, należy rozważyć ograniczenie zakresu czynności dowodowych z udziałem takiego świadka do niezbędnego minimum oraz zapewnić udział w nich biegłego psychologa<sup>899</sup>.

Aspekt oceny zdolności do prawidłowego postrzegania, zapamiętywania i odtwarzania spostrzeżeń (art. 192 § 2 k.p.k.) w równej mierze może dotyczyć przesłuchiwanego naoczego świadka katastrofy lotniczej, w szczególności gdy był on narażony na traumatyczne doznania związane z udziałem w akcji ratunkowej prowadzonej na miejscu tego rodzaju zdarzenia. Oceny tej może dokonać jedynie biegły dysponujący wiadomościami specjalnymi, umożliwiającymi jej dokonanie. Ów biegły powinien udzielić organowi procesowemu wsparcia, aby ustalić, w jakim zakresie pewne właściwości psychiki świadka lub defekty jego zmysłów mogły wpłynąć na jego zdolność do prawidłowego postrzegania lub odtwarzania przez niego spostrzeżeń<sup>900</sup>.

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, że naocznych świadków katastrofy lotniczej przesłuchuje się niezwłocznie, niekiedy jeszcze na miejscu zdarzenia. Osoby te zazwyczaj po raz pierwszy stykają się z widokiem wielu ofiar, których ciała są odarte z ubrań, zdeformowane, rozczłonkowane, poddane działaniu wysokich temperatur etc. Widoki takie bez wątplenia mogą znacząco wpłynąć na stan psychiczny świadka, dlatego

---

<sup>897</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 1985 roku, IV KR 180/85, OSNKW 1986, nr 9–10, poz. 81; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2017 roku, IV KK 148/17, Legalis nr 1629211; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 grudnia 2018 roku, IV KK 621/18, Legalis nr 1856246.

<sup>898</sup> E. Gruza, *Psychologia ...*, *op.cit.*, s. 283 i n.

<sup>899</sup> Zob. także: podrozdział 4.3 niniejszej pracy.

<sup>900</sup> A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym*, Kraków 2007, s. 204.

decyzja o przesłuchaniu naocznych świadków z udziałem psychologa, szczególnie znajdujących się w rejonie wrakowiska oraz w innych miejscach znalezienia ofiar, powinna być podejmowana z urzędu, a odstępstwa w tym zakresie powinny stanowić rzadki wyjątek od reguły. Nie jest wymagane, aby wskazane w treści art. 192 § 2 k.p.k. wątpliwości były udowodnione. Wystarczy, jeżeli w świetle wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego są one uprawdopodobnione<sup>901</sup>. Wówczas uprawniony organ procesowy, chcący czynić zadość naczelnej zasadzie procesu karnego, tj. zasadzie prawdy materialnej wyrażonej w treści art. 2 § 2 k.p.k., jest wręcz zobowiązany do przeprowadzenia przesłuchania świadka z udziałem biegłego posiadającego niezbędne wiadomości specjalne umożliwiające prawidłową ocenę (art. 193 § 1 k.p.k.)<sup>902</sup>. Oczywiście przesłanki decyzji o przesłuchaniu świadka z udziałem biegłego w trybie art. 192 § 2 k.p.k. mają charakter ocenny i w każdym przypadku wymagają analizy konkretnego stanu faktycznego, ponieważ wątpliwości, o których mowa we wskazanym wyżej przepisie, odnoszą się do okoliczności indywidualnych, a nie cech grupowych świadków.

Jedynie niejako na marginesie rozważań poświęconych przesłuchiwanemu świadków katastrofy lotniczej należy stwierdzić, że nie zawsze fakt leczenia psychiatrycznego świadka uzasadnia jego przesłuchanie z udziałem lekarza psychiatry lub psychologa<sup>903</sup>. Oczywiście do zeznań tego typu świadków należy podejść ze szczególnym krytycyzmem<sup>904</sup>. W przypadku osób leczonych przed zdarzeniem objętym śledztwem podstawę decyzji o przesłuchaniu takiego świadka w trybie art. 192 § 2 k.p.k. może stanowić dodatkowo zachowanie świadka, w tym również treść wcześniejszych zeznań zawierająca wyraźne wewnętrzne sprzeczności lub oczywiste błędy logiczne wywołujące w organie przesłuchującym uzasadnione wątpliwości, o których mowa w wyżej wymienionym przepisie<sup>905</sup>.

W przypadku deklaracji świadka, że rozpoczął on leczenie psychiatryczne lub psychologiczne w związku z doznaniem traumatycznych przeżyć związanych z katastrofą lotniczą będącą przedmiotem przesłuchania, przeprowadzenie tej czynności z udziałem biegłego wydaje się nieodzowne.

---

<sup>901</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2015 roku, II KK 83/15, Legalis nr 1242112.

<sup>902</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 198.

<sup>903</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 28 kwietnia 2016 roku, II AKa 92/16, Legalis nr 1472382.

<sup>904</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 stycznia 1980 roku, III KR 428/79, OSPiKA 1981, nr 4, poz. 59.

<sup>905</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 199.



Sam fakt powoływania się świadka na niepamięć, szczególnie w odniesieniu do zdarzeń mających miejsce wiele miesięcy lub niekiedy lat od dnia składania zeznań, nie może stanowić podstawy decyzji o przesłuchaniu świadka z udziałem biegłego psychologa<sup>906</sup>. W takich przypadkach, w zgodzie z zasadami doświadczenia życiowego, należy uznać, że odtworzenie zdarzeń po upływie znacznego czasu jest zazwyczaj znacznie utrudnione i może generować liczne rozbieżności w zeznaniach.

Kontrowersyjną kwestią w doktrynie procesu karnego oraz orzecznictwie sądowym jest zagadnienie przesłuchiwania małoletnich świadków z udziałem biegłego psychologa w przypadkach znajdujących się poza zakresem regulacji art. 185a–185b k.p.k.

Z jednej strony w orzecznictwie prezentowany jest pogląd, że sam fakt małoletności świadka nie stanowi o istnieniu wątpliwości co do stanu psychicznego świadka, jego stanu rozwoju umysłowego, zdolności postrzegania lub odtwarzania przez niego postrzeżeń, z drugiej zaś w doktrynie dostrzegalne jest stanowisko, że świadkowie, którzy nie ukończyli 16. roku życia, powinni być obligatoryjnie przesłuchiwani z udziałem biegłego psychologa z uwagi na fakt, że zdolność postrzegania rozwija się u ludzi wraz z wiekiem<sup>907</sup>. Mając na uwadze wcześniej zaprezentowane stanowisko o potrzebie indywidualnego podejścia do każdego świadka, należy za trafny uznać pierwszy z prezentowanych wyżej poglądów. Podkreślenia wymaga fakt, że zeznania małoletnich świadków potrafią dostarczyć wielu istotnych informacji, często dotyczących faktów niedostrzeganych przez osoby pełnoletnie.

Warto zaznaczyć, że wątpliwości co do stanu psychicznego świadka, jego stanu rozwoju umysłowego, zdolności postrzegania lub odtwarzania spostrzeżeń mogą dotyczyć również świadków w podeszłym wieku i związanych z tym wiekiem zmian starczych<sup>908</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że przedmiotem opinii biegłego psychologa, uczestniczącego w przesłuchaniu świadka, jest ustalenie jego stopnia rozwoju umysłowego, a także jego zdolności do postrzegania, zapamiętywania oraz odtwarzania

---

<sup>906</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 28 lutego 2013 roku, II AKa 21/13, Legalis nr 733781.

<sup>907</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 27 maja 1999 roku, II AKa 80/99, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 11, poz. 24; A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym...*, *op.cit.*, s. 207.

<sup>908</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 23 stycznia 1992 roku, II Akr 155/91, KZS 1992, nr 3–9, poz. 88.

postrzeżeń<sup>909</sup>. W żadnym wypadku nie jest rolą biegłego opiniowanie w zakresie wiarygodności świadka, której ocena należy do organu procesowego<sup>910</sup>.

Najbardziej komfortową sytuacją byłoby udostępnienie biegłemu psychologowi akt sprawy w celu zapoznania się z nimi, a następnie umożliwienie mu przeprowadzenia badania psychologicznego świadka, aby w rezultacie tych czynności zaplanować wspólnie przebieg czynności przesłuchania<sup>911</sup>. Niemniej jednak w przypadku przesłuchań naocznych świadków katastrofy, realizowanych bezpośrednio po jej zaistnieniu, z oczywistych względów brak takiej możliwości.

## **5.4. Ocena i wykorzystanie opinii biegłych oraz quasi-opinii**

### **5.4.1. Ocena opinii**

Wszelkie negatywne skutki przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego obciążają organ procesowy, który uznał go za niezbędny, dokonał wyboru biegłego, ocenił jakość ekspertyzy oraz jej moc oddziaływania na decyzję kończącą postępowanie<sup>912</sup>. Dlatego też niezwykle istotnym zagadnieniem jest właściwa ocena opinii biegłych. Ocena ta powinna nastąpić niezwłocznie po wpłynięciu opinii (§ 156 ust 2 regul.prok.).

Zgodnie z treścią art. 200 § 2 k.p.k., pod względem formalnym, opinia powinna zawierać:

- 1) imię, nazwisko, stopień i tytuł naukowy, specjalność i stanowisko zawodowe biegłego,
- 2) imiona i nazwiska oraz pozostałe dane innych osób, które uczestniczyły w przeprowadzeniu ekspertyzy, ze wskazaniem czynności dokonanych przez każdą z nich,
- 3) w wypadku opinii instytucji – także pełną nazwę i siedzibę instytucji,
- 4) czas przeprowadzonych badań oraz datę wydania opinii,
- 5) sprawozdanie z przeprowadzonych czynności i spostrzeżeń oraz oparte na nich wnioski,
- 6) podpisy wszystkich biegłych, którzy uczestniczyli w wydaniu opinii.

---

<sup>909</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 2015 roku, V KK 290/14, Legalis nr 1172171; wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 24 kwietnia 2014 roku, II AKa 70/14, Legalis nr 1024080.

<sup>910</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 2014 roku, V KK 331/13, Legalis nr 998497.

<sup>911</sup> M. Grcar, A. Wolny, *Rola biegłego psychologa w uzyskiwaniu i ocenie zeznań nieletnich świadków*, „Z Zagadnień Kryminalistyki” 1971, nr 6, s. 35.

<sup>912</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4947.

O ile ocena opinii pod kątem formalnym nie jest trudna, ponieważ zasadniczo ogranicza się do porównania jej treści z wymogami wskazanymi w art. 200 § 2 k.p.k., o tyle ocena merytoryczna może nastroczać szeregu trudności.

Poddając opinię biegłego ocenie merytorycznej, należy pamiętać, że moc perswazyjna dowodu z opinii biegłego stanowi wypadkową oceny jakości źródła oraz środka dowodowego<sup>913</sup>. W pierwszej kolejności należy więc ustalić, czy ów biegły rzeczywiście posiada wiadomości specjalne, niezbędne do wydania zleconej mu opinii. Decydujące są w tym zakresie kryteria wiedzy, kompetencji i rzetelności biegłego<sup>914</sup>. Warto zauważyć, że wszelkie pozamerytoryczne zarzuty dotyczące biegłego, takie jak przykładowo młody wiek, brak stopnia naukowego czy brak stałego zatrudnienia w instytucji naukowej, nie mogą być podstawą podważania wartości dowodowej sporządzonej przez biegłego opinii<sup>915</sup>. W wielu przypadkach, w szczególności dotyczących nowych technologii, osoby młode dysponują nieporównywalnie większymi kompetencjami od osób starszych. Dotyczy to szeroko pojętego obszaru wiedzy z zakresu IT, w tym nowoczesnych systemów wykorzystywanych w awionice samolotów. Co więcej, w niektórych sytuacjach wiedza praktyczna, szczególnie wyniesiona z codziennej pracy w danym zakresie, jest cenniejsza niż wiedza teoretyczna, naukowa, szczególnie gdy nie jest aktualna i nie odpowiada potrzebom zleconej opinii<sup>916</sup>. Brak zatrudnienia w renomowanej jednostce państwowej może wiązać się chociażby z faktem lepszych warunków zatrudnienia oferowanych przez podmiot prywatny. Organ procesowy musi mieć świadomość tych okoliczności i brać je pod uwagę, dokonując wyboru biegłego.

Należy pamiętać, że powołanie biegłego obiektywnie niedysponującego wiadomościami specjalnymi w zakresie przedmiotu badań zleconych mu postanowieniem skutkuje naruszeniem art. 193 § 1 k.p.k. oraz koniecznością zasięgnięcia opinii innego, kompetentnego biegłego<sup>917</sup>.

Po upewnieniu się, że powołany biegły posiadał kompetencje do wydania opinii, należy ustalić, czy w czasie opiniowania nie zaistniały przesłanki do jego wyłączenia. Oczywiście kwestie te powinny być rozstrzygane już na etapie podejmowania decyzji o powołaniu konkretnego biegłego, lecz na etapie kontroli wymagają one ponownej weryfikacji. Jeżeli ujawnią się przyczyny wyłączenia biegłego wskazane w treści art. 196

---

<sup>913</sup> *Ibidem*, s. 4970.

<sup>914</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 474; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 26 października 2004 roku, II AKa 207/04, KZS 2004, nr 12 poz. 28, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2005, nr 7–8, s. 41; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 listopada 2002 roku, V KKN 333/01, LEX nr 56854.

<sup>915</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 152.

<sup>916</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 458.

<sup>917</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 2014 roku, II KK 1/14, Legalis nr 776805.

§ 1 k.p.k.<sup>918</sup>, wydana przez niego opinia nie może stanowić dowodu (art. 196 § 2 k.p.k.). W takiej sytuacji, jak i również wówczas, gdy ujawnią się powody osłabiające zaufanie do wiedzy lub bezstronności biegłego albo inne ważne powody, w sprawie należy powołać innego biegłego (art. 196 § 3 k.p.k.)<sup>919</sup>.

W przypadku braku zaistnienia wyżej wskazanych przesłanek, dyskwalifikujących lub umniejszających wartość dowodową opinii biegłego, należy ustalić, czy jego opinia jest pełna, jasna i nie zawiera wewnętrznych oraz zewnętrznych sprzeczności (art. 201 k.p.k.)<sup>920</sup>.

Za niepełną należy uznać opinię, która nie dostarcza odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w postanowieniu inicjującym jej powstanie<sup>921</sup>. Oczywiście od biegłego należy wymagać udzielenia odpowiedzi jedynie na pytania pozostające w zakresie posiadanych przez niego wiadomości specjalnych oraz udostępnionego mu materiału dowodowego.

Biegły wydający opinię powinien uwzględnić wszystkie istotne okoliczności faktyczne, opierać się na danych wynikających z materiału dowodowego oraz zawrzeć w treści opinii uzasadnienie wyrażanych w niej poglądów<sup>922</sup>.

W przypadku opiniowania w zakresie wypadku komunikacyjnego, a do takiej kategorii zaliczyć należy katastrofę lotniczą, za niepełną należy uznać bez wątpienia opinię opartą na niewystarczającym materiale dowodowym oraz taką, która nie uwzględnia wszystkich, realnie możliwych wariantów jego przebiegu<sup>923</sup>.

Pełna opinia powinna zawierać szczegółowe sprawozdanie z przeprowadzonych czynności, umożliwiające realną kontrolę poprawności przeprowadzanych badań, rozumowania biegłego oraz wyciąganych przez niego wniosków<sup>924</sup>.

W przypadku stwierdzenia, że dostarczona opinia jest niepełna, zgodnie z treścią § 156 ust. 2 zd. 2 regul.prok., prokurator zobligowany jest do zlecenia jej uzupełnienia.

Z opinią niejasną mamy do czynienia wówczas, gdy zawarte w niej sformułowania nie pozwalają na jednoznaczne zrozumienie wyrażonych w niej ocen oraz

---

<sup>918</sup> Szerzej na ten temat: podrozdział 5.2 niniejszej pracy.

<sup>919</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4963–4965.

<sup>920</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 5 listopada 2008 roku, II AKa 203/08, OSAW 2009, nr 3, poz. 140; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 2002 roku, III KK 207/02, LEX nr 53899.

<sup>921</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2011 roku, V KK 187/11, Legalis nr 499563.

<sup>922</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 czerwca 2011 roku, III KK 39/11, Legalis nr 443546.

<sup>923</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2002 roku, IV KKN 646/97, Legalis nr 345407.

<sup>924</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 205; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2011 roku, V KK 187/11, Legalis nr 499563; wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 30 maja 2014 roku, II AKa 95/14, Legalis nr 992568.

poglądów, a także sposobu w jaki biegły do nich doszedł<sup>925</sup>. Za niejasną należy uznać również opinię, która zawiera wewnętrzne sprzeczności, oczywiste błędy logiczne, czy wieloznaczne tezy lub gdy wnioski opinii nie znajdują oparcia w przeprowadzonych przez biegłego badaniach<sup>926</sup>.

Częstym powodem niejasności opinii jest używanie przez sporządzających je biegłych specjalistycznego, a co za tym idzie – hermetycznego języka. Należy podzielić stanowisko dopuszczające używanie przez biegłego specjalistycznego, charakterystycznego dla danej dziedziny słownictwa w przypadku opisu stosowanej przez biegłego metody badawczej, poczynionych ustaleń i ich właściwości. W dalszej części opinii powinien się jednak znaleźć opis wyników i ich mocy perswazyjnej, a także argumentacja prowadząca do wniosków końcowych, które to powinny zostać wyrażone w języku naturalnym, umożliwiającym realną ocenę opinii<sup>927</sup>.

Niejasna może być opinia zawierająca niewyjaśnione w jej treści skróty lub uproszczenia czytelne jedynie dla pewnego kręgu osób (np. lotników). Opinia sporządzona przez biegłego powinna być finalnie zrozumiała dla przeciętnego uczestnika procesu. W żadnym wypadku organ procesowy nie powinien podejmować się tłumaczenia języka specjalistycznego, używanego przez biegłego w sporządzonej opinii, na potrzeby innych uczestników procesu<sup>928</sup>.

W przypadku stwierdzenia niejasności opinii prokurator jest zobligowany do osobistego dokonania czynności procesowych zmierzających do jej wyjaśnienia (§ 156 ust. 2 zd. 2 regul.prok.).

Sprzeczność opinii można rozpatrywać w dwóch aspektach. Po pierwsze, jako sprzeczność wewnętrzną, gdy wnioski w niej zawarte wzajemnie się wykluczają, są nielogiczne lub pozostają w sprzeczności z przeprowadzonymi badaniami<sup>929</sup>. Po drugie, jako sprzeczność zewnętrzną, gdy wnioski opinii wykluczają prawidłowość wnioskowania zawartego w innej opinii o tym samym lub zbliżonym przedmiocie<sup>930</sup>.

Należy zauważyć, że sprzeczności w opinii zdarzają się częściej w przypadku bardziej złożonych opracowań lub opinii sporządzanych w ramach zespołu biegłych.

---

<sup>925</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 2002 roku, IV KKN 308/99, Legalis nr 326771; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2011 roku, V KK 187/11, Legalis nr 499563.

<sup>926</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 października 2018 roku, IV KK 419/18, Legalis nr 1845279; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2011 roku, V KK 187/11, Legalis nr 499563; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 1988 roku, II KR 92/88, Legalis nr 26267; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 23 września 2013 roku, II AKa 278/13, Legalis nr 1049072.

<sup>927</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4961.

<sup>928</sup> Podobnie: M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 206.

<sup>929</sup> A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym...*, *op.cit.*, s. 200; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 2002 roku, IV KKN 308/99, Legalis nr 326771.

<sup>930</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 2014 roku, II KK 192/14, Legalis nr 1061796.

Wówczas może dochodzić do sytuacji wzajemnego wykluczania się wniosków zawartych w różnych częściach opinii, często wysnuwanych przez różnych biegłych<sup>931</sup>. Taka opinia jest wówczas jednocześnie niejasna<sup>932</sup>.

Ponadto nie zawsze istnieje obiektywna możliwość uzyskania jednoznacznej i kategorycznej odpowiedzi na zadane biegłemu pytania. Wówczas zamiast opinii kategorycznej (świadczącej na rzecz jednej tezy) wydawana jest tzw. opinia prawdopodobna, wskazująca jedynie na pewne prawdopodobieństwo zaistnienia danego zdarzenia w określonych okolicznościach i mogąca częściowo świadczyć również na rzecz tezy opozycyjnej albo opinia nierozstrzygająca, świadcząca na rzecz obu rozbieżnych tez<sup>933</sup>. Przyczyn takiego stanu rzeczy może być wiele, a wśród nich są między innymi nieusuwalne braki w materiale dowodowym, jak i niewspółmiernie wysokie koszty wytworzenia narzędzi umożliwiających poczynienie koniecznych ustaleń<sup>934</sup>. W takiej sytuacji opinia wskazująca jedynie na pewne prawdopodobieństwo wystąpienia danych okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia, z powodzeniem może spełniać wszelkie kryteria fachowości, jasności oraz niesprzeczności i jako taka nie może być uznana za wewnętrznie sprzeczną lub niejasną.

Organ procesowy, nawet dysponując ponadprzeciętną, specjalistyczną wiedzą, nie może odrzucić wniosków opinii i przyjąć odmiennego stanowiska jedynie na podstawie własnej wiedzy czy doświadczenia<sup>935</sup>. Takie zachowanie organu procesowego, mimo dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, oznaczałoby czynienie ustaleń w sposób dowolny, bez oparcia w materiale dowodowym<sup>936</sup>. Oczywiście wiedza specjalistyczna organu procesowego jest ze wszech miar przydatna. Ułatwia mu bowiem ocenę opinii i umożliwia sprawniejsze wyszukanie ewentualnych jej wad.

Brak możliwości odrzucenia przez organ procesowy wniosków opinii biegłego i przyjęcia w sprawie odmiennego stanowiska nie dotyczy sytuacji, w której ów organ zlecił biegłemu wydanie opinii co do okoliczności, której ustalenie *de facto* nie wymagało posiadania wiadomości specjalnych. W takim przypadku przyjmuje się, że organ procesowy może odrzucić wnioski opinii biegłego, dokonać samodzielnych ustaleń i przyjąć je za podstawę ustaleń faktycznych w sprawie<sup>937</sup>.

---

<sup>931</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 207.

<sup>932</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4966–4967.

<sup>933</sup> *Ibidem*, s. 4972.

<sup>934</sup> Przykładem może być sytuacja, w której wrak samolotu leży na dużej głębokości i brak jest możliwości technicznych wydobycia jego szczątków, w tym rejestratorów katastroficznych.

<sup>935</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 193...*, *op.cit.*, s. 407; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 2017 roku, II KK 358/16, Legalis nr 1581112.

<sup>936</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 1981 roku, IV KR 271/80, OSNPG 1981, nr 8, poz. 101.

<sup>937</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 4.

Zasadniczo wybór metody lub techniki badania nie może być arbitralnie kwestionowany przez organ procesowy<sup>938</sup>. Jest on uzależniony od oceny biegłego podejmującego decyzję w tym zakresie z wykorzystaniem wiadomości specjalnych i zasadniczo może być podważony w wyniku wypowiedzi innego podmiotu dysponującego adekwatnymi wiadomościami specjalnymi<sup>939</sup>. W przypadku zlecenia biegłemu przeprowadzenia konkretnych badań uzupełniających ów biegły nie jest związany oceną organu procesowego, ale powinien w swojej opinii przedstawić powody przemawiające za odstąpieniem od przeprowadzenia sugerowanych badań<sup>940</sup>.

Zadaniem biegłego nie jest ustalanie okoliczności faktycznych<sup>941</sup>. Niekiedy jednak biegli wychodzą poza zakres zlecenia, wypowiadając się w kwestiach zarezerwowanych dla organu procesowego (np. w kwestii winy lub oceny prawnej czynu). Fakt zajęcia stanowiska przez biegłego w tym zakresie nie wiąże organu procesowego. Taka treść opinii powinna wzbudzić czujność zlecającego, lecz automatycznie nie przesądza o jej wadliwości czy nieobiektywności wydającego ją biegłego<sup>942</sup>.

Wadą opinii nie jest też wydanie jej po terminie zakreślonym przez organ procesowy w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego (art. 194 pkt 3 k.p.k.). Niezachowanie przez biegłego terminu do wydania opinii nie pociąga za sobą żadnych skutków procesowych. Termin dostarczenia opinii, o którym stanowi art. 194 pkt 3 k.p.k., jest terminem instrukcyjnym, a jego określenie ma jedynie na celu zapewnienie sprawności postępowania<sup>943</sup>. Opinia złożona po terminie prezentuje taką

---

<sup>938</sup> J. Wójcikiewicz, *Glosa do postanowienia z 21VI 2012, II AKz 386/12*, „Państwo i Prawo” 2013, nr 10, s. 139–141.

<sup>939</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 474; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 sierpnia 2008 roku, III KK 228/07, OSNKW 2008, nr 10, poz. 85, z glosami aprobuującymi: W. Juchacz, *Charakter i zakres opinii biegłego w rozumieniu art. 193 § 1 k.p.k. Glosa do wyroku SN z dnia 5 sierpnia 2008 r.*, III KK 228/07, „Państwo i Prawo” 2010, nr 5, s. 138–141 oraz M. Budyn-Kulik, *Glosa do wyroku SN z dnia 5 sierpnia 2008 r.*, III KK 228/07, LEX/el. 2009; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 czerwca 2003 roku, IV KK 8/03, LEX nr 80290; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 sierpnia 2006 roku, III KK 445/05, LEX nr 193016; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2007 roku, II KK 194/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 86; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2007 roku, IV KK 85/07, LEX nr 282827; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2014 roku, V KK 375/13, LEX nr 1441479.

<sup>940</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 194...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 4; zob. także: C. Kulesza, *Komentarz do art. 194...*, *op.cit.*, s. 410.

<sup>941</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1978 roku, VI KRN 42/78, OSNKW 1978, nr 7–8, poz. 83; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 1980 roku, Rv 399/80, OSNKW 1981 nr 33, poz. 12; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 kwietnia 1976 roku, III KR 57/76, LEX nr 16945; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2005 roku, V KK 91/05, LEX nr 164280; wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 1 września 1995 roku, II AKr 79/95, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 1996, nr 4, poz. 23; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 18 grudnia 2015 roku, II AKa 418/15, LEX nr 1992947; P. Hofmański (red.), *Kodeks...*, *op.cit.*, Warszawa 2007, s. 916; R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 455.

<sup>942</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2018 roku, V KK 472/17, LEX nr 2569756.

<sup>943</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 194...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 5.

samą wartość jak opinia złożona z jego zachowaniem<sup>944</sup>. Ważne jest, aby termin określony w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego był realny, czyli obiektywnie możliwy do dotrzymania z uwzględnieniem obszerności materiału przekazanego biegłemu, czasochłonności i pracochłonności badań czy też obciążenia biegłego innymi obowiązkami. W związku z powyższym zasadne jest wcześniejsze skonsultowanie z biegłym daty, do której może on dostarczyć zleconą mu opinię<sup>945</sup>. Warto zauważyć, że organ procesowy rzadko ma wiedzę na temat uwarunkowań technicznych związanych z niektórymi procesami badawczymi i analitycznymi czy też świadomość złożoności zagadnienia będącego przedmiotem ekspertyzy, która ujawnia się niekiedy dopiero w czasie opiniowania<sup>946</sup>.

Zasadniczo ocena opinii zespołu biegłych przebiega na tych samych zasadach co ocena opinii pojedynczego biegłego. Różnica polega jedynie na tym, że opinia zespołu biegłych, w szczególności opinia kompleksowa, powinna podlegać ocenie pod kątem ewentualnego zaistnienia przesłanek z art. 201 k.p.k., zarówno w zakresie pojedynczych jej części, sporządzanych przez poszczególnych biegłych, jak i całości<sup>947</sup>. Należy jednak pamiętać, że w opinii kompleksowej, sporządzanej przez wielu biegłych różnych specjalności, może dochodzić do braku zgodności stanowisk wyrażanych przez poszczególnych autorów opinii. Zazwyczaj przyjmują one postać zdań odrębnych. Taka sytuacja nie zawsze implikuje konieczność zasięgnięcia nowej opinii kompleksowej, szczególnie gdy dochodzi do rozbieżności ocen pomiędzy biegłymi różnej specjalności, a rozbieżne stanowiska dotyczą kwestii znajdujących się poza zakresem wiedzy specjalistycznej danego biegłego<sup>948</sup>.

Na marginesie rozważań należy zauważyć, że ocena opinii biegłego z zagranicy lub międzynarodowego zespołu biegłych jest szczególnie trudna. Poza wskazanymi wcześniej kwestiami dodatkowo należy uwzględnić możliwość zaistnienia pomyłki tłumacza zarówno na etapie tłumaczenia materiałów sprawy udostępnianych biegłym (tj. z języka polskiego na język znany biegłemu), jak i tłumaczenia opinii (tj. z języka, którym posługiwał się biegły na język polski).

Inną kwestią jest fakt, że biegli powoływani do wydawania opinii kompleksowych (krajowi i zagraniczni), wywodzący się ze środowiska lotniczego, najczęściej z organów ds. badania zdarzeń lotniczych, mają tendencję do sporządzania opinii przybierającej

---

<sup>944</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 494.

<sup>945</sup> Z. Kegel, *Ekspertyza...*, *op.cit.*, s. 105; T. Widła, *Ocena...*, *op.cit.*, s. 35.

<sup>946</sup> S. Pawelec, *op.cit.*, s. 156–167.

<sup>947</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 8.

<sup>948</sup> Por. C. Kulesza, *Komentarz do art. 193...*, *op.cit.*, s. 409.



kształt raportu końcowego z prac komisji. Takie opinie charakteryzują się przede wszystkim położeniem nacisku na ustalenie okoliczności zdarzenia lotniczego w celu wydania zaleceń umożliwiających uniknięcie podobnego zdarzenia w przyszłości, ale także dalece posuniętą anonimizacją (art. 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia 996/2010).

Problematycznym zagadnieniem, przy dopuszczaniu dowodu z opinii biegłych w celu wydania opinii kompleksowej w sprawach dotyczących katastrof lotniczych, jest praktyka wspomnianego już przekazywania biegłym całości akt sprawy. Takie zachowanie organu procesowego implikuje *de facto* przeniesienie odpowiedzialności za ocenę wartości dowodowej poszczególnych dowodów z organu procesowego na biegłych. Przy istniejących różnicach w ocenie wiarygodności poszczególnych dowodów i zarazem wielości wersji kryminalistycznych zdarzenia jedyną możliwością wydania rzetelnej opinii staje się opinia wariantowa, wskazująca źródła brane pod uwagę przez biegłego lub biegłych w opracowywaniu poszczególnych wariantów odpowiedzi na sformułowane w postanowieniu pytania.

Należy podkreślić, że decydujący wpływ na dalszy bieg postępowania, w tym także na decyzję końcową powinno mieć stanowisko organu procesowego w zakresie uznania opinii biegłego za trafną lub nietrafną, a nie stanowisko biegłego wyrażone w jego opinii<sup>949</sup>.

#### **5.4.2. Postępowanie w przypadku wadliwej opinii**

W przypadku wadliwej, a zatem niepełnej, niejasnej czy też wewnętrznie lub zewnętrznie sprzecznej opinii istnieje konieczność dopuszczenia dowodu z opinii uzupełniającej tego samego biegłego lub zasięgnięcia nowej opinii innego biegłego (art. 201 k.p.k.). Decyzję w tym zakresie podejmuje właściwy organ procesowy z urzędu lub na wniosek strony<sup>950</sup>. W przypadku złożenia wniosku przez stronę procesu o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego lub o powołanie innego biegłego organ procesowy jest zobligowany do jego oceny i wydania postanowienia na podstawie art. 201 k.p.k. o oddaleniu wniosku lub o jego uwzględnieniu i dopuszczeniu wnioskowanego dowodu<sup>951</sup>. Artykuł 201 k.p.k. w tym przypadku stanowi *lex specialis* wobec art. 170 § 1 k.p.k. stanowiącego podstawę oddalania innych wniosków dowodowych<sup>952</sup>. Do wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego nie stosuje się również art. 170 § 2 k.p.k. z uwagi na fakt, że mogłoby to doprowadzić do paraliżu procesu, w sytuacji gdy strona

<sup>949</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4947.

<sup>950</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 lutego 2013 roku, II KK 320/12, Legalis nr 797155.

<sup>951</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2018 roku, III KK 325/18, Legalis nr 1860685.

<sup>952</sup> Podobnie: M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 210.

niezadowolona z wniosków dotychczasowych opinii bezustannie wnioskowałaby o dopuszczenie dowodu z opinii kolejnego biegłego, licząc, że ów biegły wyda opinię dla niej korzystną<sup>953</sup>.

Kierując się zasadą ekonomiki procesowej, w pierwszej kolejności należy rozważyć możliwość dopuszczania dowodu z uzupełniającej opinii biegłego, którego zadaniem będzie wówczas rozwianie wątpliwości dostrzeżonych przez strony lub organ procesowy<sup>954</sup>. Opinia uzupełniająca będzie wymagana również w sytuacji uzupełnienia materiału dowodowego. Wówczas biegły powinien zająć stanowisko co do wpływu nowego materiału na przebieg przeprowadzonych przez niego wcześniej badań oraz na treść wydanej uprzednio opinii, w tym na jej ostateczne wnioski.

Zasadą powinno być składanie opinii uzupełniającej w formie, w jakiej sporządzana była opinia podlegająca uzupełnieniu, choć zasadniczo nie ma przeciwwskazań, aby opinię pisemną uzupełniać w formie opinii ustnej i odwrotnie.

Na etapie jurysdykcyjnym za ustnością opinii uzupełniającej przemawia zasada ustności rozprawy, której realizacja w tym zakresie zasadniczo ułatwia bieżące ustosunkowywanie się biegłego do zgłaszanych przez strony lub sąd wątpliwości. Istotnym problemem są występujące często w protokole rozprawy omyłki pisarskie, a niekiedy nawet przeinaczenia mogące istotnie zmienić treść opinii. Protokół taki powinien podlegać więc szczególnie wnikliwej kontroli ze strony sądu.

W toku postępowania przygotowawczego nie ma preferowanej formy opinii uzupełniającej. Niemniej jednak nie zawsze istnieje możliwość uzupełnienia opinii w formie ustnej. Dzieje się tak chociażby w sytuacji konieczności powtórzenia badań przez biegłego, przeprowadzenia specjalistycznych analiz, skorzystania ze stacjonarnej aparatury, wyszukania literatury etc. Ponadto, podobnie jak w czasie rozprawy, opinia ustna jest obciążona ryzykiem błędnego zaprotokołowania wypowiedzi biegłego, na przykład w wyniku użycia w protokole zwrotów niejednoznacznych, niekiedy wypaczających sens wypowiedzi opiniującego. Protokół taki powinien być więc szczególnie wnikliwie przeczytany przez biegłego przed jego finalnym podpisaniem, a w razie takiej konieczności precyzyjnie sprostowany przed zakończeniem czynności.

---

<sup>953</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 17 czerwca 2014 roku, II AKa 104/14, Legalis nr 1062507; postanowienie Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 5 maja 2010 roku, II AKz 199/10, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 6, poz. 22.

<sup>954</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 28 czerwca 2013 roku, II AKa 210/13, Legalis nr 746508.

Opinia uzupełniająca zasadniczo nie powinna zawierać powtórzeń z opinii pierwotnej. Powinna koncentrować się na nowych ustaleniach i wnioskach dotyczących zagadnień, co do których istniała konieczność ich wyjaśnienia lub rozszerzenia<sup>955</sup>.

Oczywiście w przypadku ujawnienia się przesłanek uzasadniających wyłączenie biegłego, który sporządził opinię pierwotną, brak jest możliwości jej konwalidowania poprzez wydanie przez niego opinii uzupełniającej. Opinia taka nie może być podstawą czynienia ustaleń faktycznych w sprawie i jako taka nie powinna być zaliczana w poczet materiału dowodowego (art. 394 k.p.k.). Zasadniczo dopiero niemożność usunięcia wad merytorycznych opinii pierwotnej w drodze opinii uzupełniającej stanowi podstawę dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego.

W przypadku sprzeczności między dwiema opiniami nie zawsze istnieje konieczność zasięgnięcia kolejnej, ponieważ organ procesowy jest uprawniony do dokonania oceny obu dowodów w sprawie zgodnie z regułami wskazanymi w treści art. 7 k.p.k., czego konsekwencją może być odrzucenie jednej z nich<sup>956</sup>. Wymagane jest jednak wskazanie w decyzji kończącej postępowanie przyczyn uznania konkretnej opinii za pełną, jasną i pozbawioną sprzeczności wewnętrznych. W przypadku, gdy żadnej ze sprzecznych ze sobą opinii nie można uznać za przekonującą oraz spełniającą wymagania procesowe, konieczne jest ich uzupełnienie i ponowna ich ocena.

Inną dopuszczalną metodą rozstrzygnięcia sprzeczności między opiniami jest konfrontacja biegłych<sup>957</sup>. W zasadzie jedynym ograniczeniem stosowania tej metody jest jej niedopuszczalność w przypadku stwierdzenia podstaw do wyłączenia jednego z biegłych wydających sprzeczne ze sobą opinie (art. 196 k.p.k.). Przeszkodą może być również śmierć biegłego lub znaczne pogorszenie się jego stanu zdrowia, wykluczające możliwość podjęcia się opiniowania w sprawie.

Powołanie kolejnego biegłego lub zespołu biegłych, ewentualnie zasięgnięcie opinii instytucji naukowej lub specjalistycznej dla wydania kolejnej opinii powinno stanowić ostateczność (art. 201 k.p.k.)<sup>958</sup>. W sprawach o skomplikowanym charakterze powoływanie kolejnych biegłych nierzadko nie niweluje wątpliwości i sprzeczności

---

<sup>955</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 sierpnia 2002 roku, IV KK 216/02, Legalis nr 59339.

<sup>956</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 maja 1978 roku, V KR 67/78, „Gazeta Prawna” 1978, nr 23, s. 6; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 czerwca 1980 roku, V KRN 274/79, OSNKW 1981, nr 4–5, poz. 20; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1984 roku, RNw 27/83, OSNPG 1984, nr 11, poz. 102; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 sierpnia 2013 roku, V KK 80/13, Legalis nr 846784; wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 26 sierpnia 2015 roku, II AKa 196/15, LEX nr 1965009.

<sup>957</sup> Szerzej na ten temat: G. Kopczyński, *Konfrontacja biegłych w polskim procesie karnym*, Wrocław 2008, passim; T. Widła, *Konfrontowanie biegłych*, „Problemy Kryminalistyki” 1981, nr 3–4, s. 184–191.

<sup>958</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 listopada 2014 roku, II AKa 156/14, Legalis nr 1164630; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2001 roku, V KKN 742/98, Legalis nr 58427.

występujących między dotychczasowymi opiniami. Bywa wręcz odwrotnie, a obraz sprawy wraz z wydaniem kolejnej opinii jeszcze bardziej się zaciemnia<sup>959</sup>. Decyzja o sięgnięciu po kolejną opinię jest jednak kwestią niezwykle indywidualną i powinna każdorazowo być oceniana *in concreto*. Ważne jest, aby nie decydować o przyjęciu danego stanowiska jedynie na podstawie liczby jego zwolenników, a kierować się przede wszystkim racjonalną oceną jakości argumentów oraz prezentowanej przez biegłego lub biegłych argumentacji<sup>960</sup>.

Nowemu biegłemu, biegłym lub instytucji powołanym w wyniku stwierdzenia przesłanek z art. 201 k.p.k. w odniesieniu do opinii innego biegłego przed wydaniem opinii nie udostępnia się tej innej opinii lub tych innych opinii. Czyni się to jedynie w niezbędnym zakresie, tylko w wyjątkowych, szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy przedmiot opinii nowo powołanego biegłego bezpośrednio dotyczy treści tej innej opinii lub tych innych opinii (art. 198 § 1 zd. 4 k.p.k.). Takie rozwiązanie ma przede wszystkim zapobiegać sugerowaniu się nowego biegłego treścią opinii pierwotnej<sup>961</sup>.

W przypadku opinii sporządzonej przez zespół biegłych istnieje możliwość jej uzupełnienia przez jednego przedstawiciela zespołu, który ją w tym zakresie opracował<sup>962</sup>. Zasadniczo jedyną przeszkodą takiego uzupełnienia opinii może być potrzeba skorzystania dodatkowo z wiadomości specjalnych obejmujących dziedziny wiedzy reprezentowane wyłącznie przez pozostałych biegłych wchodzących w skład zespołu<sup>963</sup>.

Niejako na marginesie należy zwrócić uwagę na fakt, że w sprawach medialnych, o doniosłym znaczeniu, gdzie mamy do czynienia nie tylko z tragedią wielu ludzi, lecz także szerokim zainteresowaniem opinii publicznej, niekiedy opiniują biegli mający poczucie pełnienia doniosłej misji. Nierzadko jedni z nielicznych specjalistów w danej dziedzinie w kraju, którzy przez lata nie mieli możliwości wykazania się swoją wiedzą. Opinie takich biegłych należy oceniać szczególnie ostrożnie, pamiętając, że swego rodzaju „poczucie misji” może mieć niezwykle negatywny wpływ na krytycyzm naukowy<sup>964</sup>.

Warto również zauważyć, że brak biegłych posiadających wymagane kwalifikacje, praco- i czasochłonność sporządzania opinii oraz znaczne koszty jej

---

<sup>959</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 210.

<sup>960</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4969.

<sup>961</sup> R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *op.cit.*, s. 518.

<sup>962</sup> Powyższe nie dotyczy opiniowania przez biegłych psychiatrów.

<sup>963</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 2016 roku, V KK 25/16, Legalis nr 1508202.

<sup>964</sup> T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4949.

uzyskania mogą skłaniać organy procesowe do wykorzystywania swoistych surogatów w postaci zbliżonych zakresowo i przedmiotowo opinii wydawanych w innych sprawach. Praktykę dołączania do akt sprawy karnej tego rodzaju opinii zewnętrznych i wykorzystywania ich do czynienia ustaleń faktycznych należy jednak uznać za całkowicie niedopuszczalną<sup>965</sup>.

Inną konsekwencją wskazanych trudności w uzyskiwaniu rzetelnych opinii wykwalifikowanych biegłych z zakresu szeroko pojętego lotnictwa jest praktyka dołączania do akt postępowań karnych raportów końcowych lub protokołów z badania zdarzenia lotniczego i uzależniania od ich treści decyzji końcowej w procesie karnym.

### **5.5. Charakter dowodowy raportu końcowego z badania zdarzenia lotniczego**

Zasadniczo zaistnienie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru statków powietrznych prowadzi do konieczności przeprowadzenia procesu badania tego zdarzenia przez niezależną komisję<sup>966</sup>. Finalnym rezultatem tego procesu, realizowanego przez wyznaczonych członków właściwego organu ds. badania zdarzenia lotniczego, jest raport końcowy lub protokół z badania zdarzenia lotniczego<sup>967</sup>. Ów dokument jest wynikiem pracy grupy specjalistów, których zadaniem jest przede wszystkim dążenie do osiągnięcia celu wskazanego w treści art. 134 ust. 1 pr.lot. W przepisie tym został on określony zarówno pozytywnie, jak i negatywnie. Z jednej strony jest nim zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, z drugiej zaś nie jest nim orzekanie co do winy i odpowiedzialności<sup>968</sup>.

Treść opisanego przepisu tworzy więc ostrą granicę pomiędzy badaniem zdarzenia lotniczego a postępowaniem karnym, dając do zrozumienia, że mamy tu do czynienia z dwoma niezależnymi procesami o zasadniczo odmiennych celach.

Konsekwencją niezależności obu tych procesów, jest – poza nielicznymi wyjątkami – samodzielność gromadzenia materiału dowodowego i finalnie niezależne decyzje końcowe zarówno organu ds. badania zdarzeń lotniczych, jak i organu procesu karnego.

---

<sup>965</sup> *Ibidem*, s. 4944; J. Dzierżanowska, *op.cit.*, s. 327; A. Gaberle, *Dowody w sądowym procesie karnym...*, *op.cit.*, s. 204.

<sup>966</sup> Punkt 5.1. Załącznika 13 do konwencji chicagowskiej, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 996/2010, art. 135 ust. 2 pr.lot.

<sup>967</sup> Szerzej na ten temat: J. Sznajder, *op.cit.*, s. 226–227.

<sup>968</sup> Podobne rozwiązanie przyjęto w ust. 3.1 załącznika 13 do konwencji chicagowskiej, a także w art. 1 ust. 1 rozporządzenia 996/2010.

W aktualnym stanie prawnym niedopuszczalne jest zaniechanie czynienia własnych ustaleń w ramach procesu karnego w oczekiwaniu na wyniki czynności realizowanych przez wyspecjalizowane organy badające zdarzenia lotnicze.

Praktyka prowadzenia postępowań karnych wydaje się jednak zgoła odmienna. Do akt śledztw dołączane są komplety materiałów gromadzonych przez właściwe komisje, a raporty końcowe lub protokoły z badania zdarzenia lotniczego są traktowane jako quasi-opinie.

Tymczasem, wniosek o udostępnienie wyników badań organu ds. badania zdarzeń lotniczych na potrzeby postępowania karnego, o którym mowa w treści art. 134 ust. 1a pr.lot., powinien być składany, gdy w inny sposób nie można poczynić ustaleń lub napotykają one istotne trudności<sup>969</sup>. Należy również uznać, że wniosek taki byłby zasadny w przypadku znacznej rozbieżności między ustaleniami organu ds. badania zdarzeń lotniczych oraz organu procesowego.

Analiza akt postępowań przygotowawczych dotyczących wypadków lotniczych jednoznacznie wskazuje, że w większości przypadków do akt postępowania karnego włączany jest raport końcowy lub protokół z badania zdarzenia lotniczego będący emanacją ustaleń komisji badającej zdarzenie lotnicze. Włączane do akt są nie tylko kopie uzyskane bezpośrednio od komisji, ale również wydruki z oficjalnych stron internetowych tych organów.

Raporty końcowe oraz protokoły z badania zdarzenia lotniczego zawierają ustalenia komisji między innymi na temat jego okoliczności, w tym przyczyn. Ustalenie okoliczności i przyczyn katastrofy lotniczej jest również podstawą rozważania przez organ procesowy ewentualnej odpowiedzialności karnej osoby lub osób odpowiedzialnych za jej spowodowanie. Powyższe czyni niezwykle kuszącym dla organów procesu karnego skorzystanie z raportu końcowego lub protokołu z badania jako podstawy ustaleń procesowych.

Tymczasem wprowadzenie do polskiego prawa lotniczego zasad *just culture*<sup>970</sup>, mające na celu przede wszystkim zwiększenie efektywności badania wypadku lotniczego przez wyspecjalizowane komisje działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie, powinno doprowadzić organy procesu karnego do niezwykle ostrożnego wykorzystywania materiałów wytworzonych lub pozyskanych w procesie badania

---

<sup>969</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 9.

<sup>970</sup> Eurocontrol – <https://www.eurocontrol.int/publication/just-culture-policy> (dostęp: 02.09.2020 r.).

zdarzenia lotniczego przez owe komisje. Dotyczy to oczywiście również publikowanego raportu końcowego lub protokołu z badania zdarzenia lotniczego<sup>971</sup>.

Każdy raport końcowy zawiera informację wskazującą na to, że zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia 996/2010 oraz art. 134 pr.lot. sformułowania zawarte w raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie, a jego wykorzystanie do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Kolejną problematyczną kwestią jest zagadnienie ewentualnego związania organu procesowego ustaleniami poczynionymi przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych. Związanie ustaleniami danego organu zachodzi wówczas, gdy organ orzekający w innym postępowaniu jest zobowiązany do ich uwzględnienia w swoim rozstrzygnięciu. Związanie takie może przybrać formę orzeczeń prejudycjalnych lub szczególnej mocy dowodowej takich ustaleń<sup>972</sup>.

Tymczasem, zgodnie z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem, rodzaj dowodu nie krępuje sądu karnego, a zatem zasadą jest, że dowodem w sprawie karnej może być wszystko, co potencjalnie wpływa na ustalenia sądu w zakresie winy lub niewinności oskarżonego<sup>973</sup>. Wyjątkami od tej zasady są dowody objęte tzw. zakazami dowodowymi.

Upublicznione raporty końcowe lub protokoły z badania zdarzeń lotniczych, sporządzane przez właściwe komisje, nie zostały objęte zakazem dowodowym, a zatem należy uznać je za dokumenty urzędowe w rozumieniu art. 393 § 1 k.p.k.<sup>974</sup> Z pojęciem dokumentu urzędowego procedura karna nie wiąże jednak żadnej szczególnej mocy dowodowej. Dokumenty tego rodzaju, mimo, że pochodzą od organu państwowego, nie posiadają statusu orzeczenia prejudycjalnego lub zaświadczenia korzystającego z domniemania zgodności z rzeczywistością.

W ramach postępowania karnego nie sposób traktować wskazanych wyżej dokumentów jako dokumentów urzędowych w rozumieniu art. 76 § 1 k.p.a. W procedurze administracyjnej – inaczej niż w karnej – z dokumentem urzędowym łączy się domniemanie prawdziwości jego treści „zaświadczającej”<sup>975</sup>. Raport końcowy lub protokół z badania zdarzenia lotniczego mógłby więc być podstawą rozstrzygnięcia w

---

<sup>971</sup> J. Walulik, *Zasady...*, *op.cit.*, s. 100–103.

<sup>972</sup> J. Walulik, *Status ustaleń lotniczych komisji*, „Kontrola Państwowa” 2012, nr 343, s. 92.

<sup>973</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 czerwca 1978 roku, I KR 66/78, niepubl.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 1981 roku, I KR 78/81, OSNPG 1982, nr 2, poz. 22 oraz postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2001 roku, sygn. KKN 488/00, niepubl.

<sup>974</sup> A. Kaczyńska, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 513.

<sup>975</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2008 roku, II OSK 172/07, ONSAiWSA 2009, nr 4, poz. 73.

postępowaniu administracyjnym, w którym organ administracyjny mógłby na zasadzie domniemania uznać za prawdziwe ustalenia poczynione przez właściwą komisję. Nie oznacza to jednak związania organu administracyjnego treścią raportu lub protokołu, jak wynika bowiem z art. 76 § 3 k.p.a., możliwe jest zawsze przeprowadzenie dowodu przeciwko treści dokumentów urzędowych. Walor dokumentu urzędowego, nawet w postępowaniu administracyjnym, nie powoduje zwiększenia wartości dowodowej takiego dokumentu kosztem innych środków dowodowych. Dla obalenia domniemania prawdziwości treści „zaświadczającej” dokumentu urzędowego konieczne jest jednak przeprowadzenie dowodu przeciwko prawdziwości owej treści<sup>976</sup>.

W ramach procesu karnego dokument urzędowy podlega – wraz z pozostałym materiałem – swobodnej ocenie dowodu dokonywanej z uwzględnieniem zasad prawidłowego rozumowania oraz wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego (art. 7 k.p.k.). Ustalenia poczynione przez komisje mogą więc w toku postępowania karnego zostać obalone przez dowód przeciwny tym ustaleniom, o ile organ procesowy podejmujący decyzję końcową, kierując się wskazanymi wyżej zasadami, oceni go jako bardziej wiarygodny.

Oczywiście w orzecznictwie dostrzegalna jest tendencja do poszerzania zakresu związania sądu konstytucyjnymi decyzjami administracyjnymi, lecz bez wątplenia raporty końcowe czy też protokoły z badania zdarzeń lotniczych nie mają charakteru tego typu decyzji<sup>977</sup>.

Dla oceny wartości dowodowej w procesie karnym dokumentu w postaci raportu końcowego czy też protokołu z badania zdarzenia lotniczego sporządzonego przez właściwą komisję, kluczowy jest cel działania owych komisji, tj. poprawa bezpieczeństwa w lotnictwie, a także treść zdania 2 art. 134 § 1 pr.lot. precyzującego, że zadaniem komisji nie jest orzekanie co do winy i odpowiedzialności. Powyższe, w kontekście zasad *just culture*, czyni zasadnym rozpatrywanie raportu lub protokołu komisji najwyżej jako dowodu z dokumentu. Należy mieć na uwadze, że w polskim procesie karnym obowiązuje zasada bezpośredniości, z której wynika z kolei dyrektywa posługiwania się w owym procesie – w miarę możliwości – dowodami pierwotnymi. Dokument może stać się zatem samoistną podstawą orzeczenia jedynie w sytuacji, gdy

---

<sup>976</sup> J. Sznajder, *Badanie...*, *op.cit.*, s. 228.

<sup>977</sup> J. Walulik, *Status...*, *op.cit.*, s. 105. Szerzej na ten temat: O.M. Piaskowska, *Znaczenie rozstrzygnięć administracyjnych w procesie karnym*, Warszawa 2014.



jednocześnie nie eliminuje on bardziej pierwotnego źródła dowodowego lub brak takiego źródła albo dowód pierwotny jest niedostępny<sup>978</sup>.

Za całkowicie niedopuszczalną należy uznać dostrzegalną w niektórych sprawach praktykę traktowania raportów lub protokołów komisji jako quasi-opinii. Należy pamiętać, że badanie zdarzeń lotniczych jest realizowane na podstawie prawa lotniczego i jedynie w celu poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie. Zasady gromadzenia dowodów przez PKBWL i KBWLLP znacznie odbiegają od zasad panujących w procesie karnym, tak więc wykorzystanie materiałów zgromadzonych przez komisje oraz odpowiednio raportów i protokołów wydaje się niezwykle ryzykowne pod względem procesowym.

Reasumując, wskazane wyżej dokumenty mogą stanowić dowód z dokumentu, którego treść podlega odczytaniu w postępowaniu sądowym. Dokumenty te podlegają swobodnej ocenie dowodów, a w związku z tym dowody te mogą zostać podważone za pomocą innych dowodów przeciwnych. W żadnym przypadku nie mają znaczenia wiążącego dla organu procesu karnego, w rozumieniu art. 8 § 2 k.p.k., ponieważ ten powinien bazować na dowodach źródłowych (bezpośrednich), takich jak zeznania świadków, wyjaśnienia podejrzanych, dokumenty, opinie biegłych itp.<sup>979</sup>

## 5.6. Opinie prywatne

W przypadku skomplikowanych postępowań karnych, a do takich bez wątpienia należy zaliczyć śledztwa dotyczące katastrof lotniczych, do akt sprawy nierzadko dołączane są różnego typu dokumenty zawierające analizy i oceny zdarzenia będącego przedmiotem postępowania. Dokumenty sporządzone na zlecenie uczestników procesu karnego, przez osoby posiadające wiadomości specjalne w danej dziedzinie, stanowią tzw. opinie prywatne<sup>980</sup>. Tego typu opracowania, niezależnie od jej autora, czy formy nie są opiniami biegłych w rozumieniu art. 193 k.p.k. w zw. z art. 200 § 1 k.p.k., ponieważ nie zostały zlecone przez uprawniony organ procesowy<sup>981</sup>. Opinia pisemna zatem, sporządzona przez osobę wpisaną na listę biegłych, zawierająca wszystkie elementy, o których mowa w treści art. 200 k.p.k., nie będzie opinią biegłego w rozumieniu wyżej wymienionego przepisu, jeżeli nie została wydana na zlecenie organu procesowego<sup>982</sup>.

---

<sup>978</sup> R. Kmiecik, *Naczelne zasady procesowe w postępowaniu karnym*, [w:] R. Kmiecik, E. Skrętowicz, *Proces karny. Część ogólna*, Zakamycze 1999, s. 95–96.

<sup>979</sup> T. Cieśla, *op.cit.*, s. 9.

<sup>980</sup> M. Kusak, „Opinia prywatna”, [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5084–5085; M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 188.

<sup>981</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2005 roku, V KK 388/04, OSNKW 2005, nr 1, poz. 12; K. Dudka, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 313; M. Kusak, *op.cit.*, s. 5079.

<sup>982</sup> M. Kurowski, *Komentarz aktualizowany do art. 193...*, *op.cit.*, LEX nr 11285, teza 9.

Niezależnie od powyższego w ramach procesu karnego opinie prywatne pełnią istotne funkcje, nierzadko ułatwiając realizację prawa do obrony lub chroniąc interesy pokrzywdzonych<sup>983</sup>. Celem ich zlecenia przez uczestników procesu jest obalenie bądź podanie w wątpliwość ustaleń poczynionych przez biegłych, szczególnie w sytuacji, gdy nie zostały uwzględnione ich wcześniejsze wnioski o zasięgnięcie opinii uzupełniającej lub o powołanie przez organ procesowy innego biegłego w toku postępowania, a dotychczasowa opinia jest dla nich niekorzystna. Uzyskanie opinii prywatnej przez uczestnika procesu niekiedy daje mu możliwość podjęcia rzeczowej polemiki z ustaleniami poczynionymi przez biegłego dysponującego wiedzą specjalistyczną. Umożliwia mu sformułowanie istotnych dowodowo pytań do biegłego, ułatwia wykazanie niepełności opinii, jej niejasności lub wewnętrznych sprzeczności (art. 201 k.p.k.). Analiza opinii prywatnej przez organ procesowy pozwala z kolei, na przyjęcie innego punktu widzenia, a niekiedy również na pozyskanie nowych istotnych danych lub chociażby informacji o konieczności dodatkowej weryfikacji dotychczasowych ustaleń<sup>984</sup>.

Dołączając opinię prywatną do akt śledztwa, należy mieć świadomość, że jako dokument w rozumieniu art. 115 § 14 k.k., który powstał poza postępowaniem karnym, stanowi ona dowód podlegający odczytaniu w czasie rozprawy głównej (art. 393 § 3 k.p.k.), co wynika wprost z zasady bezpośredniości i ustności rozprawy (art. 365 k.p.k.)<sup>985</sup>. Odczytanie opinii prywatnej na rozprawie jest czynnością dowodową, polegającą na przeprowadzeniu na rozprawie dowodu z dokumentu przez jego ujawnienie (art. 410 k.p.k.). Przeprowadzenie takiego dowodu może nastąpić na wniosek strony lub z urzędu (art. 167 k.p.k.).

Organ procesowy, dysponując opinią prywatną, której wnioski są sprzeczne z opinią biegłego powołanego w sprawie, w zasadzie nie może rozstrzygać tych sprzeczności samodzielnie. Uzasadniając decyzję końcową w sprawie, zawsze będzie musiał odnieść się do dowodu w postaci opinii prywatnej. W sytuacji, gdy zawiera ona wnioski dotyczące okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, dla opracowania których konieczne było dysponowanie wiadomościami specjalnymi,

---

<sup>983</sup> P. Girdwoyń, *Zarys kryminalistycznej taktyki obrony*, Kraków 2004, s. 127–130; R. Łyczywek, *Obrońca a opinia w postępowaniu przygotowawczym*, „Palestra” 1971, t. 15, nr 2, s. 72–82.

<sup>984</sup> T. Tomaszewski, *Czy korzystać z opinii prywatnych?*, „Przegląd Sądowy” 1997, nr 2, s. 22–26; M. Kusak [w:] J. Skorupka (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019, s. 5096–5097.

<sup>985</sup> M. Kusak, *op.cit.*, s. 5082–5084; wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 9 maja 2018 roku, II AKa 74/18, Legalis nr 1883414; zob. także: A. Bojańczyk, *Czy znowelizowane przepisy procedury karnej pozwalają obrońcy na korzystanie z opinii prywatnych?*, „Palestra” 2015, nr 3–4, s. 200.

organ procesowy jest zobligowany powołać biegłego w celu rozstrzygnięcia problematycznej kwestii. Samodzielne jej rozstrzygnięcie stanowiłoby obrazę art. 193 § 1 k.p.k.<sup>986</sup>

Treść § 158 ust. 1 regul.prok. przesądza, że dopuszczalne jest poprzestanie na opinii prywatnej, o ile jej kompletność i rzetelność nie budzą wątpliwości. Oczywiście nie dotyczy to opinii o stanie zdrowia psychicznego podejrzanego (§ 158 ust. 2 regul.prok.). W tym miejscu warto jednak zaznaczyć, że w szczególności w toku postępowania przygotowawczego, kompletność opinii prywatnej wydaje się niezwykle trudna do osiągnięcia. Autor opinii prywatnej zazwyczaj nie będzie bowiem dysponował całością potrzebnego mu materiału dowodowego, lecz jedynie tym fragmentem, który został udostępniony uczestnikowi postępowania, który to następnie zlecił wykonanie ekspertyzy<sup>987</sup>

Podobnie kwestia rzetelności opinii prywatnej, sporządzonej na niekompletnym materiale, na zlecenie strony, za jej wynagrodzeniem i bez odpowiedzialności za złożenie fałszywej opinii musi budzić, niemalże w każdym przypadku, szereg wątpliwości<sup>988</sup>.

Dlatego też, szczególnie w toku postępowania przygotowawczego, opinia prywatna nadal jest traktowana jako swoisty wniosek dowodowy mogący być podstawą do dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, opinii uzupełniającej biegłego lub wyznaczenia innego biegłego niż dotychczas opiniujący<sup>989</sup>.

Zagadnieniem problematycznym jest również kwestia powoływania w charakterze biegłego osoby będącej autorem wcześniej wydanej opinii prywatnej w tej sprawie. Zasadniczo trudny do zaakceptowania byłby pogląd o niejako automatycznej konieczności powołania takiego biegłego<sup>990</sup>. Należy pamiętać, że taki opiniujący wcześniej wypowiedział się w sprawie, działając na zlecenie i za wynagrodzeniem otrzymanym przez uczestnika postępowania zainteresowanego określonym rozstrzygnięciem w sprawie<sup>991</sup>. Należy mieć świadomość tego, że pomiędzy autorem opinii prywatnej a osobą zlecającą jej opracowanie powstaje osobisty stosunek

---

<sup>986</sup> M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 191.

<sup>987</sup> M. Kusak, *op.cit.*, s. 5103; M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 190.

<sup>988</sup> M. Kusak, *op.cit.*, s. 5103.

<sup>989</sup> A. Bojańczyk, T. Razowski, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2005 roku, V KK 388/04*, „Prokuratura i Prawo” 2006, nr 1, s. 126; M. Kusak, *op.cit.*, s. 5098.

<sup>990</sup> Z. Kwiatkowski, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 2008 roku, II KK 290/07*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 1, s. 164; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 1980 roku, II KR 162/80, *Legalis* nr 22079.

<sup>991</sup> M. Kusak, *op.cit.*, s. 5101.

zobowiązaniowy, którego istnienie powinno znacznie osłabiać zaufanie organu procesowego do takiego opiniującego<sup>992</sup>.

Sytuacja staje się niezwykle problematyczna, gdy ów opiniujący jest jedyną osobą dysponującą wiedzą, doświadczeniem, urządzeniem lub oprogramowaniem umożliwiającym pozyskanie nowych, wręcz unikatowych informacji o okolicznościach zdarzenia, a jedna ze stron dotarła do niego przed organem procesowym<sup>993</sup>. Niepodjęcie starań dla pozyskania nowych danych, istotnych dla rozstrzygnięcia w sprawie, stanowiłoby w takiej sytuacji poważne zaniedbanie, mogące finalnie negatywnie rzutować na decyzję końcową.

Oczywiście opinia takiego biegłego powinna być wyjątkowo starannie zweryfikowana, aby wykluczyć lub zminimalizować jego stronniczość i to niezależnie od faktu, że biegły powołany przez organ procesowy poucany jest o treści art. 233 § 4 i 4a k.k., a zatem, w przypadku wydania fałszywej opinii, grozi mu odpowiedzialność karna<sup>994</sup>.

W orzecznictwie i doktrynie procesu karnego prezentowany jest również pogląd, iż autora opinii prywatnej można przesłuchać w charakterze świadka i w ten sposób niejako wprowadzić wnioski i spostrzeżenia zawarte w tej opinii do procesu<sup>995</sup>. Pogląd ten wydaje się słuszny jedynie w zakresie dotyczącym faktów znanych autorowi opinii z racji przykładowo pobytu na miejscu zdarzenia, nie zaś w zakresie objętym wnioskami wynikającymi z oceny faktów wymagającej wiadomości specjalnych<sup>996</sup>.

Podkreślenia wymaga fakt, że do opinii prywatnej nie ma zastosowania art. 201 k.p.k., a zatem w przypadku stwierdzenia, że jest ona niepełna, niejasna, wewnętrznie lub zewnętrznie sprzeczna, ocenia się ją na zasadach ogólnych, jak inne dokumenty prywatne dołączone do akt sprawy<sup>997</sup>.

W pełni należy podzielić pogląd, że w przypadku dołączenia do akt sprawy opinii prywatnej, sprzecznej z wcześniejszą opinią procesowo ustanowionego w sprawie biegłego, zasadniczo nie ma płaszczyzny, na której mogłoby dojść do ewentualnej

---

<sup>992</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 listopada 2012 roku, II AKa 107/12, KZS 2012, nr 12, poz. 50; por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 grudnia 2015 roku, II AKa 227/15, Legalis nr 1504706; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 8 marca 2017 roku, II AKa 216/16, niepubl.

<sup>993</sup> Przykładem może być konieczność odczytu danych z dodatkowego urządzenia rejestrującego przebieg lotu.

<sup>994</sup> C. Kulesza, *Komentarz do art. 194...*, *op.cit.*, s. 409–410; wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 7 maja 2014 roku, II AKa 71/14, Legalis nr 993794.

<sup>995</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2005 roku, V KK 388/04, OSNKW 2005, nr 1, poz. 12; M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 192–193; zob. także: T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4945.

<sup>996</sup> Podobnie: M. Błoński, *Biegli...*, *op.cit.*, s. 193; por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 listopada 2012 roku, II AKa 107/12, KZS 2012, nr 12, poz. 50.

<sup>997</sup> K. Dudka, *Biegły...*, *op.cit.*, s. 313.

sprzeczności, co przemawia za niecelowością konfrontowania autora opinii prywatnej z biegłym procesowo ustanowionym w danej sprawie (art. 172 k.p.k.)<sup>998</sup>.

Reasumując, należy uznać, że w sprawach dotyczących katastrof lotniczych opinie prywatne mogą odgrywać istotną rolę. W tego rodzaju sprawach krąg osób mogących być biegłymi jest znacznie ograniczony, a szereg ustaleń istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy wymaga posiadania wiedzy specjalistycznej z zakresu wielu różnych dziedzin nauki i techniki. Tymczasem organ procesowy oraz zainteresowane rozstrzygnięciem w sprawie strony rzadko dysponują tego typu wiedzą, w szczególności z zakresu szeroko pojętego lotnictwa. Opinie prywatne mogą zawierać informacje umożliwiające obalenie swoistego domniemania rzetelności opinii dostarczonej przez powołanego przez organ procesowy biegłego. Mogą stać się podstawą do formułowania istotnych dowodowo pytań uzupełniających do biegłego lub impulsem do powołania nowego. Pozwalają niekiedy organowi procesowemu na przyjęcie innego punktu widzenia niż ten wyznaczony przez biegłego dotychczas opiniującego w sprawie, co nierzadko skutkuje podjęciem dodatkowych czynności dowodowych i pozyskaniem nowych, istotnych danych mogących mieć wpływ na rozstrzygnięcie sprawy.

---

<sup>998</sup> Szerzej na ten temat: T. Widła, *Opinia...*, *op.cit.*, s. 4970.

## Podsumowanie i uwagi *de lege ferenda*

Przeprowadzona w ramach niniejszej rozprawy analiza pozwoliła na potwierdzenie przyjętej hipotezy głównej, sprowadzającej się do twierdzenia, że spełnienie wymogu rzetelnego postępowania dowodowego w śledztwach dotyczących katastrof lotniczych wymaga efektywnej współpracy organów zaangażowanych, w szczególności związanych z szeroko pojętym badaniem miejsca zdarzenia, czego obecnie obowiązujące regulacje nie zapewniają. Ścisła współpraca organów procesu karnego z innymi podmiotami wykonującymi swoje obowiązki w związku z zaistnieniem katastrofy lotniczej, w tym przede wszystkim z organami ds. badania zdarzeń lotniczych, pozwoli zwiększyć poziom profesjonalizmu realizowanych czynności, skróci czas trwania postępowań oraz zmniejszy ich łączny koszt.

Wysoki poziom realizacji kluczowych czynności śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej, przede wszystkim związanych z szeroko pojętym badaniem miejsca zdarzenia, ma fundamentalne znaczenie dla realizacji celów procesu karnego oraz badania zdarzenia lotniczego przez właściwe komisje.

Podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z treścią § 5 ust. 1 porozumienia PKBWL, ULC i I Z-cy PG-PK to organ prowadzący postępowanie karne zabezpiecza wszelkie dowody mogące mieć znaczenie w tym postępowaniu, a następnie udostępnia je organowi ds. badania zdarzeń lotniczych. Sprawne przeprowadzenie szczegółowych oględzin miejsca zdarzenia i w ich toku ujawnienie, zabezpieczenie oraz utrwalenie śladów i dowodów rzeczowych istotnych dla rozstrzygnięcia w sprawie, za które odpowiedzialny jest organ procesowy, ma więc niebagatelne znaczenie zarówno dla postępowania karnego, jak i badania realizowanego przez właściwą komisję.

Równie istotne są, realizowane jedynie w toku procesu karnego, sekcje zwłok ofiar katastrofy lotniczej, które pozwalają na uzyskanie istotnych informacji umożliwiających nie tylko identyfikację ofiar, ale również – w pewnym zakresie – rekonstrukcję przebiegu zdarzenia.

Przesłuchania, w szczególności uczestników katastrofy oraz jej naocznych świadków, zobligowanych do stawienia i złożenia zeznań oraz pouczanych o odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 k.k., również mogą stanowić istotne źródło informacji nie tylko dla organów procesu karnego, lecz także członków komisji badających zdarzenie lotnicze.

Podobnie opinie biegłych powoływanych w śledztwie mogą wyjaśnić szereg zagadnień kluczowych dla rozstrzygnięcia w sprawie karnej, a zarazem pozostających poza zakresem kompetencji członków i ekspertów organów ds. badania zdarzeń lotniczych i jednocześnie istotnych przy opracowywaniu raportu końcowego oraz zawartych w nim zaleceń profilaktycznych.

Konieczność uwzględniania nie tylko interesu śledztwa, ale też interesów podmiotów współdziałających, czyni niezbędnym modyfikowanie sposobu realizacji czynności dowodowych, sprawiając, że niekiedy są one dużo bardziej skomplikowane.

Rezultatem pracy są konkretne propozycje adekwatnych do aktualnego stanu prawnego rozwiązań praktycznych opisanych szczegółowo w jej treści. Do najważniejszych z nich należą propozycje:

- opracowania listy biegłych na wypadek konieczności ich powołania do udziału w czynnościach na miejscu katastrofy lotniczej oraz list kontrolnych dotyczących poszczególnych czynności dowodowych;
- prowadzenia śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej w ramach zespołu prokuratorów z wyraźnym wewnętrznym podziałem kompetencyjnym;
- dokumentowania z użyciem kamer akcji ratowniczo-gaśniczej prowadzonej na miejscu zdarzenia;
- ograniczenia lotów w przestrzeni powietrznej nad miejscem zdarzenia na czas trwania czynności;
- podziału miejsca zdarzenia na sektory oraz sporządzania protokołu głównego oraz protokołów sektorowych;
- dokumentowania miejsca zdarzenia „z lotu ptaka” przy użyciu BSP oraz skanerów 3D zintegrowanych z cyfrowym aparatem fotograficznym;
- dokumentowania śladów zetknięcia się statku powietrznego z przeszkodami terenowymi oraz z ziemią z zaznaczeniem wysokości względnej i bezwzględnej;
- przekształcenia Zespołu DVI w wyspecjalizowany zespół zajmujący się między innymi przeprowadzaniem czynności oględzin miejsc katastrof lotniczych;
- uzupełnienia oględzin zwłok realizowanych w warunkach zakładów medycyny sądowej o badania obrazowe prowadzone z wykorzystaniem tomografów komputerowych i aparatów rentgenowskich;
- wykorzystania do pobierania śladów fizykochemicznych na obecność materiałów wybuchowych procedury FSNI;

- przesłuchiwanie uczestników katastrofy lotniczej i jej naocznych świadków w warunkach możliwie zbliżonych do tych, w których czynili istotne dowodowo spostrzeżenia oraz w wielu przypadkach z udziałem biegłego psychologa;
- udziału biegłych we wszystkich kluczowych dla śledztwa czynnościach wymagających dysponowania wiadomościami specjalnymi;
- kompletowania zespołu biegłych do wydania opinii kompleksowej spośród kandydatów na członków PKBWL i KBWLLP, kadry oraz absolwentów uczelni oferujących kierunki związane z lotnictwem cywilnym i państwowym oraz instytucji wcześniej opiniujących w tego rodzaju sprawach z uwzględnieniem modeli systemu bezpieczeństwa lotów.

Wskazane w rozprawie okoliczności, w powiązaniu z omówioną w niej specyfiką najważniejszych czynności dowodowych realizowanych w ramach śledztwa poświęconego katastrofie lotniczej powodują, że należy rozważyć nowy, odmienny od dotychczasowego, model prowadzenia tego rodzaju postępowań.

Podstawą stworzenia tego modelu jest sprecyzowanie pojęcia katastrofy lotniczej.

W wyniku przeprowadzonych w ramach niniejszej dysertacji analiz ustalono, że definicję tę należy oprzeć głównie na rozumieniu tego pojęcia w kontekście art. 173 k.k., uwzględniając także aktualne orzecznictwo oraz poglądy prezentowane w doktrynie prawa karnego.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy uznać, że katastrofą lotniczą jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch powietrzny prowadzony zarówno w przestrzeni powietrznej, jak i na ziemi, w czasie związanego z lotem przemieszczania się statku powietrznego, skutkujące co najmniej konkretnym i realnym stanem zagrożenia dla minimum 10 osób albo mienia w postaci rzeczy lub ich zbioru o znacznych rozmiarach.

Zdefiniowanie tego pojęcia jest istotne z uwagi na konieczność wyodrębnienia tej kategorii z określonej w prawie lotniczym kategorii wypadków lotniczych. Wyodrębnienie to pozwoli na dostosowanie unormowań metodyk oraz porozumień do tej specyficznej grupy zdarzeń wymagających ponadstandardowych sił i środków, a niekiedy znacznych modyfikacji taktyki prowadzenia postępowania, w toku realizacji konkretnych czynności procesowych i pozaprosesowych śledztwa dotyczącego tego rodzaju zdarzenia<sup>999</sup>.

Doświadczenia ostatnich lat, związane z prowadzeniem śledztw dotyczących katastrof lotniczych, a także analiza dostępnej literatury i orzecznictwa, jednoznacznie

---

<sup>999</sup> Por. *Metodyka oględzin miejsc...*, *op.cit.*, s. 8, gdzie błędnie zdefiniowano katastrofę lotniczą, zrównując to pojęcie z pojęciem wypadku lotniczego.



wskazują, że kluczowymi czynnościami procesowymi w tego rodzaju postępowaniach są zazwyczaj pierwsze czynności procesowe związane z badaniem miejsca zdarzenia, oględzinami i otwarciem zwłok ofiar, przesłuchaniami uczestników katastrofy oraz jej naocznych świadków, w których to czynnościach powinni brać udział biegli wspomagający organ procesowy w gromadzeniu materiału dowodowego istotnego dla rozstrzygnięcia sprawy.

Wszelkie błędy popełnione w trakcie tych czynności mogą skutkować niepowetowanymi stratami, nierzadko uniemożliwiającymi ustalenie okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia będącego przedmiotem śledztwa. Większość ze wskazanych wyżej czynności należy uznać za zasadniczo niepowtarzalne, czego konsekwencją jest fakt, że niezwykle trudno jest naprawić błędy popełnione w trakcie ich realizacji<sup>1000</sup>. Błędy te mogą rzutować nie tylko na wynik procesu karnego, lecz także na efekty prac organów ds. badania zdarzeń lotniczych, których celem jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie.

W niniejszej pracy wskazano najczęściej popełniane błędy oraz metody umożliwiające ich uniknięcie lub konwalidację.

Zaprezentowane uregulowania międzynarodowe oraz zasadniczo powielające je regulacje krajowego prawa lotniczego mogą sugerować prymat procesu badawczego prowadzonego przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych nad procesem karnym. Nie należy jednak zapominać, że regulacje prawa unijnego, mające priorytet nad ustawami krajowymi, zawierające szereg daleko idących uprawnień przyznanych członkom komisji badających zdarzenia lotnicze, zawierają zarazem sformułowanie, że uprawnienia te nie mogą być realizowane z uszczerbkiem dla procesu karnego.

Tak lakoniczne unormowanie bez wątpienia generuje szereg konfliktów pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w szeroko rozumiane badanie zdarzenia lotniczego (art. 5 ust. 6 rozporządzenia 996/2010), lecz wskazuje jednocześnie, że postępowanie karne dotyczące tego rodzaju zdarzenia ma co najmniej równorzędne znaczenie w stosunku do badania prowadzonego przez właściwe komisje. Zakres obu postępowań jest nieco inny, lecz jednocześnie mający punkty wspólne, ponieważ organy ds. badania zdarzeń lotniczych koncentrują się głównie na aspekcie określanym w lotnictwie mianem *safety*, a organy procesu karnego na aspekcie *security*<sup>1001</sup>.

---

<sup>1000</sup> Wyjątek mogą stanowić jedynie przesłuchania świadków, lecz z uwagi na szereg czynników opisanych w pracy, wpływających na ich depozycje, należy dążyć do możliwie pełnego przesłuchania świadka w ramach pierwszej tego typu czynności z jego udziałem.

<sup>1001</sup> Zob. A.K. Siadkowski, *op.cit.*, s. 45.

Na podstawie przeprowadzonej w niniejszej pracy analizy unormowań prawnych należy uznać, że badania zdarzeń lotniczych prowadzone przez wyspecjalizowane komisje oraz śledztwa poświęcone tej tematyce to niezależne postępowania o zbliżonym znaczeniu dla szeroko pojętego bezpieczeństwa lotnictwa obejmującego oba wskazane aspekty. W tej sytuacji zasadne jest twierdzić, że oba te procesy są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa i dalszego rozwoju tej gałęzi transportu.

Warte podkreślenia jest, że w dobie licznych konfliktów zbrojnych, znacznej liczby ataków terrorystycznych, postępującego ekstremizmu religijnego i jednocześnie rosnącej liczby połączeń lotniczych, nieunikniona staje się konieczność zwiększenia nacisku na aspekt *security* oraz rolę prawa karnego jako instrumentu karania i odstraszania<sup>1002</sup>.

Jednocześnie coraz bardziej widoczne staje się to, że dla usprawnienia badań prowadzonych przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz śledztw prowadzonych przez organy procesu karnego niezbędna jest ich sprawna współpraca, realizowana z poszanowaniem wzajemnej niezależności oraz ze zrozumieniem dla ustawowych zadań każdego z nich.

W ramach rozprawy omówiono najistotniejsze obszary i przyczyny konfliktów pomiędzy wyżej wymienionymi organami związane z badaniem miejsca zdarzenia *sensu largo*. Nie ulega jednak wątpliwości, że pól na których może dochodzić do konfliktów jest więcej. Zasadniczo zostały one trafnie zidentyfikowane w treści art. 12 ust. 3 rozporządzenia 996/2010 obligującego państwa członkowskie do zapewnienia współpracy zaangażowanych podmiotów dzięki zawartym wcześniej porozumieniom. Porozumienia te regulują kwestie związane z dostępem do miejsca wypadku, zabezpieczeniem i dostępem do materiałów dowodowych, raportem wstępnym i kolejnymi raportami dotyczącymi stadium każdego postępowania, wymianą informacji, właściwym wykorzystywaniem informacji z zakresu bezpieczeństwa oraz rozwiązywaniem konfliktów. Poza zakresem tego typu porozumień niesłusznie pozostają jednak kwestie związane z udziałem członków organu ds. badania zdarzeń lotniczych w czynnościach śledztwa, takich jak sekcje zwłok, przesłuchania świadków, oględziny dowodów rzeczowych, a także zagadnienia związane z rozporządzaniem tymi dowodami w toku i po zakończeniu śledztwa.

Porozumienia tego rodzaju pełnią istotną rolę, przede wszystkim służąc ujednoczeniu praktyki realizowania czynności przez ich strony. Niemniej jednak należy

---

<sup>1002</sup> Szerzej na ten temat: A. Glen, *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.

uznać, że podstawą sprawnej współpracy pomiędzy organami procesu karnego i organami ds. badania zdarzeń lotniczych jest przede wszystkim wyeliminowanie wątpliwości wynikających z wykładni obowiązujących przepisów. Niekiedy wręcz niezbędne jest wprowadzenie zmian w treści konkretnych unormowań prawnych.

Chcąc zapewnić możliwość równoległego realizowania czynności na miejscu katastrofy lotniczej przez członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych oraz ich udziału w niepowtarzalnych czynnościach śledztwa, konieczne jest wprowadzenie zmian w aktualnych przepisach prawa lotniczego oraz regulacjach dotyczących procedury karnej. Mając na uwadze fakt, że udział w czynnościach procesowych innych osób niż wyraźnie wskazane w przepisach stanowi wyjątek od zasady tajności postępowania przygotowawczego, a wyjątków nie należy interpretować rozszerzająco (*exceptiones non sunt extentendae*), jednoznaczne sformułowanie przepisów umożliwiających realizację szerokich uprawnień członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje się absolutnie konieczne. Pozwoli to nie tylko na znaczne usprawnienie pracy obu organów, ale też doprowadzi do istotnego zredukowania kosztów prowadzonych przez nie postępowań.

Obecnie, przy braku jasnych reguł prawnych rangi ustawowej, dopuszczenie innej osoby do obecności przy czynności lub do udziału w czynności tylko na podstawie § 168a regul.prok. może budzić uzasadnione wątpliwości. Przesłanki takiego dopuszczenia do czynności powinny być zawarte w normie prawnej rangi ustawowej, określającej uprawnienia osoby dopuszczonej, jak zostało to przewidziane przykładowo w art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot.

Jak już wskazano, opisane wcześniej szerokie uprawnienia członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych powodują w praktyce konieczność *de facto* włączenia ich w skład zespołu oględzinowego. W wielu sprawach podejmowano tego typu decyzje, mimo że brak ku temu podstawy prawnej.

Potrzeby praktyki w powiązaniu z koniecznością dążenia organu procesowego do dokumentowania czynności osób, które mogą wpłynąć na stan miejsca zdarzenia, co może zminimalizować ryzyko opisanego jako stanu zastanego stanu zmienionego po zaistnieniu katastrofy przez członków komisji lub osoby przez nią upoważnione, czynią koniecznym wprowadzenie zmian prawnych.

Unormowania zapewniające udział członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych w czynnościach realizowanych w ramach procesu karnego powinny zostać zawarte zarówno w Kodeksie postępowania karnego, jak i w ustawie Prawo lotnicze.

Dobrym rozwiązaniem wydaje się zmodyfikowanie treści art. 317 k.p.k. poprzez dodanie § 1a w brzmieniu: „Na wniosek organu państwowego prowadzącego na podstawie ustawy postępowanie, którego przedmiot pozostaje w związku z przedmiotem postępowania przygotowawczego, prokurator może zezwolić na udział lub obecność przedstawiciela tego organu lub osoby przez ten organ upoważnionej podczas czynności dowodowej, jeżeli nie utrudni to czynności, a może służyć powzięciu przez ten organ informacji istotnych dla prowadzonego postępowania. Zezwolenie może zostać w każdej chwili cofnięte w szczególności w przypadku zaistnienia realnej groźby utrudnienia czynności dowodowej, a także gdy zajdzie potrzeba zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania lub ochrony ważnego interesu państwa”.

Zasadne jest również uzupełnienie treści art. 136 pr.lot. poprzez dodanie punktu 9 w brzmieniu: „udziału w innych czynnościach postępowania przygotowawczego na zasadach określonych w art. 317 § 1a k.p.k.”.

Zmiany w zaproponowanej formie wyeliminowałyby opisane w rozprawie wątpliwości co do możliwości uczestnictwa w czynnościach realizowanych w ramach postępowania przygotowawczego innych osób niż wymienione w dotychczas obowiązujących przepisach Kodeksu postępowania karnego.

Zaproponowana zmiana jednoznacznie umożliwiłaby prokuratorowi dopuszczenie do udziału lub obecności przykładowo członków organu ds. badania zdarzeń lotniczych czy upoważnionych przez ów organ ekspertów, w czynnościach niejednoznacznie wskazanych w rozporządzeniu 996/2010 oraz niewymienionych *expressis verbis* w treści art. 136 pr.lot. Należy również pamiętać, że poza przedstawicielami organów ds. badania zdarzeń lotniczych może zaistnieć konieczność dopuszczenia do czynności dowodowych również innych osób, w tym także przedstawicieli podmiotów zagranicznych<sup>1003</sup>.

W związku ze wskazaną w rozprawie problematyką realizacji uprawnień członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych do udziału w przesłuchaniach świadków w toku postępowania przygotowawczego (art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot.) oraz związaną z nią praktyką kierowania wniosków o umożliwienie udziału członków komisji w przesłuchaniach wszystkich świadków zasadne byłoby, aby treść przedmiotowego wniosku komisji zawierała dane identyfikujące świadka lub świadków, a w niektórych przypadkach również uzasadnienie wskazujące na to, że udział członków organów ds. badania zdarzeń lotniczych lub innych osób upoważnionych przez te organy w

---

<sup>1003</sup> Zob. pkt 9 preambuły oraz art. 8 rozporządzenia 996/2010.

konkretnych przesłuchaniach jest niezbędny do realizacji celów owego badania. Brak literalnie wskazanego tego rodzaju wymogu wniosku komisji nie ułatwia współpracy pomiędzy prokuraturą a organami ds. badania zdarzeń lotniczych i może w przyszłości, podobnie jak obecnie, generować dodatkowe konflikty pomiędzy tymi podmiotami.

Zasadne byłoby więc dokonanie zmiany treści art. 136 ust. 1 pkt 8 pr.lot. i nadanie mu brzmienia: „udziału w przesłuchiwanie wskazanych świadków”. Taka treść przepisu obligowałaby organ ds. badania zdarzeń lotniczych do zamieszczania we wniosku danych osób, w przesłuchaniu których jej przedstawiciele chcieliby uczestniczyć, a organowi procesowemu umożliwiłaby sprawne rozpoznanie wniosku i właściwe zaplanowanie czynności procesowej.

Kolejnym zagadnieniem wymagającym zmian regulacji ustawowej jest kształt zakazu przesłuchiwania członków PKBWL i KBWLLP w charakterze świadków, między innymi w toku postępowania przygotowawczego, na okoliczność faktów mogących ujawnić wyniki badań komisji (art. 134 ust. 1f pr.lot.). Aktualnie zakaz ten ma charakter bezwzględny.

Celem wprowadzenia przedmiotowego zakazu dowodowego było wyeliminowanie prób obchodzenia, określonych w treści art. 134 ust. 1a i 1b pr.lot., reguł udostępniania wyników badań organów ds. badania zdarzeń lotniczych, poprzez przesłuchiwanie osób posiadających w tym zakresie wiedzę<sup>1004</sup>. Warto zauważyć, że obowiązywanie tego zakazu uniemożliwia prześledzenie procesu dochodzenia do wyników badań organu ds. badania zdarzeń lotniczych. Utrudnia więc prowadzenie postępowań karnych, których przedmiotem mogłyby być czyny jego członków związane z działalnością tego organu.

Wraz z opublikowaniem raportu końcowego wyniki badań komisji stają się w pewnym zakresie jawne. Aktualna treść art. 134 ust. 1f pr.lot. wydaje się jednak przesądzać, że niezależnie od tego członka i eksperta komisji nigdy nie będzie można przesłuchać co do faktów mogących ujawnić pełne wyniki badań.

Zaprezentowane w rozprawie liczne wątpliwości co do zakresu przedmiotowego i podmiotowego obowiązywania wyżej wymienionego zakazu, a także fakt, iż z działalnością komisji badających wypadki lotnicze może być związanych wiele czynów podlegających ocenie prawnokarnej, powodują, że konieczne wydaje się wprowadzenie możliwości przesłuchania osób biorących udział w badaniu zdarzeń lotniczych co do

---

<sup>1004</sup> J. Walulik, *Komentarz do art. 134...*, *op.cit.*, s. 517, teza 13.

faktów mogących ujawnić wyniki badań za uprzednią zgodą wyrażoną przez właściwy sąd.

Wydaje się więc zasadne uzupełnienie art. 134 ust. 1f pr.lot. i nadanie mu brzmienia o treści: „W toku postępowań, o których mowa w ust. 1a i 1e, członkowie komisji, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, a także inne osoby biorące udział w badaniu zdarzenia lotniczego mogą być przesłuchiwane co do faktów mogących ujawnić wyniki badań, o których mowa w ust. 1c, tylko za zgodą sądu. Przepis ust. 1a i 1b stosuje się odpowiednio”.

Przepis w zaproponowanym kształcie pozwoliłby na wnioskowanie przez właściwy organ do Sądu Okręgowego w Warszawie lub Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu o wyrażenie zgody na przesłuchanie osoby biorącej udział w badaniu prowadzonym przez odpowiednio PKBWL lub KBWLLP. Właściwy sąd, wydając decyzję w przedmiocie rozpoznania wniosku, byłby zobligowany wziąć pod uwagę, czy wyrażenie zgody na przesłuchanie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wyniknąć z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych.

W ramach dysertacji wskazano również na praktyczną potrzebę umożliwienia powołania biegłego w uproszczonej formie (np. ustnie, w trakcie rozmowy telefonicznej). Podkreślono, że w orzecznictwie i doktrynie przyjmuje się, iż taka możliwość istnieje, lecz takie uproszczone powołanie musi później zostać konwalidowane (niejako potwierdzone) poprzez wydanie pisemnego postanowienia spełniającego kryteria wskazane w art. 94 § 1 k.p.k. oraz art. 194 k.p.k. Zauważono jednak, że pogląd ten nie znajduje podstaw w literalnej treści aktualnych przepisów regulujących tę kwestię, co implikuje konieczność wprowadzenia do Kodeksu postępowania karnego przepisu regulującego powołanie biegłego w formie ustnej, najlepiej z jednoczesnym określeniem terminu na wydanie pisemnego postanowienia w tym zakresie.

W związku z powyższym zasadne jest wprowadzenie zmian do treści art. 194 k.p.k. poprzez dodanie § 2 w brzmieniu: „W przypadku ustnego wezwania biegłego do udziału w czynności prowadzonej w trybie art. 308 § 1, postanowienie, o którym mowa w § 1, wydaje się najpóźniej w ciągu 5 dni od dnia zakończenia tej czynności”.

Mając na względzie rozbieżności poglądów co do statusu biegłego konsultanta oraz sposobów wprowadzania do procesu informacji uzyskanych od takiego biegłego, zasadne jest wprowadzenie przepisu jednoznacznie umożliwiającego powołanie biegłego konsultanta jako biegłego, od którego organ procesowy będzie oczekiwać jedynie

doradztwa i jednocześnie nie będzie wymagał przeprowadzania badań w ramach ekspertyzy oraz wydania opinii.

Dla uregulowania tej kwestii w sposób jednoznaczny art. 198 § 1b k.p.k. powinien otrzymać brzmienie: „W miarę potrzeby biegłego wzywa się do udziału w przeprowadzeniu dowodów. Organ procesowy może wówczas zastrzec, że nie wymaga się od biegłego przeprowadzania badań w ramach ekspertyzy oraz wydania opinii”.

Warto zauważyć, że dotychczasowa redakcja Oddziału 2 regul.prok. nie przewiduje tej formy udziału biegłego w postępowaniu, a § 154 regul.prok. sugeruje wręcz, że biegłego należy powoływać dopiero po zebraniu materiału dowodowego. Zasadne jest zatem zmodyfikowanie treści wskazanego wyżej przepisu i nadanie mu brzmienia: „Prokurator wzywa biegłego do udziału w przeprowadzeniu dowodu albo powołuje biegłego niezwłocznie po zebraniu materiału dowodowego potrzebnego do wydania opinii. Materiał powinien być zebrany w sposób umożliwiający wydanie opinii w wyznaczonym terminie”.

Z uwagi na ewidentną niekonsekwencję terminologiczną ustawodawcy zasadne jest również dokonanie zmiany art. 209 § 4 k.p.k. poprzez zastąpienie w zdaniu 1 słów „w obecności” słowami „z udziałem”. Zmiana ta podkreśli rolę prokuratora w tej czynności oraz wyeliminuje ową niekonsekwencję terminologiczną ustawodawcy, który stronom i pełnomocnikom gwarantuje udział w tej czynności, czyli możliwość aktywnego w niej uczestnictwa i przynajmniej częściowego kształtowania jej przebiegu, a prokuratorowi będącemu *dominus litis* postępowania przygotowawczego, sporządzającemu protokół z tej czynności, mogącemu dokonywać zmian zakresu opiniowania, daje jedynie możliwość w niej obecności.

Reasumując, należy stwierdzić, że dotychczasowy model organizacji i prowadzenia śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej jest co najmniej nieefektywny. Obecna dotąd praktyka powierzania śledztwa losowo wybranemu prokuratorowi lub tworzenia *ad hoc* zespołów prokuratorów, w skład których wchodzi zazwyczaj osoby, które nigdy wcześniej ze sobą nie współpracowały i co gorsza nie prowadziły sprawy tego rodzaju, bez wsparcia ze strony biegłych oraz nadzoru służbowego musi prowadzić do sytuacji, w której po wielu latach, ogromnych kosztach i przy wielkim wysiłku podejmowane są działania mające na celu ratowanie strzępów informacji, które przy profesjonalnym podejściu i przy zastosowaniu odpowiednich sił i środków były łatwo dostępne, w niemalże niezmienionej formie, w pierwszych dniach od katastrofy.

Jedynym remedium umożliwiającym profesjonalne poprowadzenie śledztwa dotyczącego katastrofy lotniczej wydaje się wyznaczenie zawczasu stosunkowo

niewielkiego grona prokuratorów, funkcjonariuszy Policji, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, medyków sądowych oraz biegłych z zakresu szeroko pojętego lotnictwa do realizacji pierwszych czynności w tego rodzaju śledztwach. Taki zespół powinien w pełnym możliwym zakresie współdziałać z właściwymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych w celu wzajemnego wsparcia dla realizacji ustawowych założeń zarówno procesu karnego, jak i badania zdarzenia lotniczego.

Współpraca wszystkich tych osób powinna opierać się na przepisach wyraźnie wyznaczających ich ramy oraz metodykach precyzujących praktyczne jej aspekty. Uregulowania prawne oraz treść metodyk i porozumień powinny następnie zostać zrewidowane w ramach praktycznych szkoleń realizowanych z udziałem wszystkich zaangażowanych podmiotów oraz w trakcie śledztw dotyczących – częściej występujących niż katastrofy – zdarzeń o charakterze wypadków lotniczych.

Tylko właściwa współpraca pomiędzy organami procesu karnego (wspieranymi przez biegłych z zakresu lotnictwa) oraz organami ds. badania zdarzeń lotniczych umożliwi skrócenie procesów realizowanych przez oba te podmioty, pozwoli na podniesienie poziomu czynności i w konsekwencji zredukuje koszty związane z procedowaniem w sprawie zdarzenia lotniczego. Warunkiem udanej współpracy jest jednak zapewnienie, że zarówno w szkoleniach, rozmowach na temat zmian treści metodyki lub porozumienia, jak i na miejscach zdarzeń i pozostałych czynności będą spotykać się te same, wyznaczone wcześniej i przeszkolone osoby.

Zaproponowane w niniejszej dysertacji rozwiązania mogą stanowić pierwszy krok do usprawnienia szeroko rozumianego badania zdarzeń lotniczych. Krok, którego konsekwencją byłoby zacieśnienie współpracy pomiędzy organami procesu karnego oraz organami ds. badania zdarzeń lotniczych, znaczne zredukowanie konfliktów pomiędzy nimi do akceptowalnego poziomu, niewpływającego destrukcyjnie na oba procesy, skrócenie czasu trwania postępowań oraz zmniejszenie kosztów ich prowadzenia.

Zastosowanie opisanych w niniejszej pracy schematów działania oraz najnowszych osiągnięć nauki i techniki umożliwi realizację czynności dowodowych i późniejszą weryfikację ustaleń na poziomie dotychczas nieosiągalnym, przyczyniając się do znacznego usprawnienia procesu karnego oraz badania zdarzeń lotniczych, a w dalszej konsekwencji zwiększając poziom szeroko rozumianego bezpieczeństwa w lotnictwie.



## BIBLIOGRAFIA

### Literatura

1. Arntzen F., *Psychologia zeznań świadków*, Warszawa 1989.
2. Aronson E., *Człowiek istota społeczna*, Warszawa 1997.
3. Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974.
4. Bartnik M., Lis W., *Leksykon kryminalistyki 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2016.
5. Berezowski C., *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964.
6. Berezowski C., *Prawo międzynarodowe publiczne, cz. 2*, Warszawa 1969.
7. Bielski M., Krawczyk A., *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Bezpieczeństwo Pracy” 2010, nr 4.
8. Biesecker L.G., Bailey-Wilson J.E., Ballantyne J. i wsp., *DNA identifications after the 9/11 World Trade Center attack*, „Science” 2005, nr 310.
9. Błoński M., Zbrojewska M., *Dowody i postępowanie dowodowe w procesie karnym. Komentarz praktyczny z orzecznictwem. Wzory pism procesowych*, Warszawa 2020.
10. Bogunia L. (red.), *Nowa kodyfikacja prawa karnego, t. 8*, Wrocław 2001.
11. Bogunia L. (red.), *Nowa kodyfikacja prawa karnego, t. 15*, Wrocław 2004.
12. Bogusławicz A., *Kryminalistyczno-procesowe aspekty dowodów zmysłowych*, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr 7–8.
13. Bojańczyk A., *Czy znowelizowane przepisy procedury karnej pozwalają obrońcy na korzystanie z opinii prywatnych?*, „Palestra” 2015, nr 3–4.
14. Bojańczyk A., Razowski T., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2005 roku, V KK 388/04*, „Prokuratura i Prawo” 2006, nr 1.
15. Bojarski T. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016.
16. Borowska-Solonyńko A., Dąbkowska A., Moskała A. i wsp., *Badania radiologiczne u ofiar katastrof masowych – stanowisko Komisji Badań Obrazowych w Medycynie Sądowej działającej przy Polskim Towarzystwie Medycyny Sądowej i Kryminologii*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2018, nr 3.

17. Brzozowska M., Kubisz W., Kościuk J., Koźmiński L., *Wykorzystanie możliwości skanowania 3D w oględzinach i dokumentowaniu miejsca zdarzenia*, „Problemy Kryminalistyki” 2010, nr 267.
18. Buchała K., *Glosa do wyroku SN z dnia 24 kwietnia 1974 r., I KR 438/73*, OSPiKA 1976, z. 4, poz. 72.
19. Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12.
20. Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Bydgoszcz 1997.
21. Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973.
22. Budyn-Kulik M., *Glosa do wyroku SN z dnia 5 sierpnia 2008 r., III KK 228/07*, LEX/el. 2009.
23. Budyn-Kulik M., *Komentarz aktualizowany do art. 173 Kodeksu karnego*, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks Karny. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2021, LEX nr 11296.
24. Bulsiewicz A., Marek A., Kwiatkowska-Darul V. (red.), *Doctrina multiplex veritas una. Księga Jubileuszowa ofiarowana Profesorowi Mariuszowi Kulickiemu*, Toruń 2004.
25. Bulsiewicz A., Jeż-Ludwichowska M., Kala D. i wsp., *Przebieg procesu karnego*, Toruń 2003.
26. Caddy B. (red.), *Uses of forensic sciences*, Edinburgh, UK: “Scottish Academic Press”, 1987.
27. Całkiewicz M., *Oględziny zwłok i miejsca ich znalezienia*, Warszawa 2010.
28. Całkiewicz M., *Wykorzystanie opinii biegłego w polskim procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 2008, nr 259.
29. Chrustowski T., *Biegły w postępowaniu przygotowawczym*, Warszawa 1977.
30. Chruścielewski E., Raszeja R., *Sekcja zwłok. Technika z uwzględnieniem metodyki sądowo-lekarskiej i wskazówek diagnostycznych*, Warszawa 1970.
31. Ciarka M., *Okazanie głosu*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7–8.
32. Ciećkiewicz J. (red.), *Ratownictwo medyczne w wypadkach masowych*, Wrocław 2008.
33. Cieśla T., *Specyfika działań prokuratorskich przy prowadzeniu postępowań dotyczących katastrof lotniczych*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2015, nr 2.

34. Cieślak M., Doda Z., *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie postępowania karnego (I półrocze 1974 r.)*, „Palestra” 1975, nr 3.
35. Cieślak M., *Rola stron w zakresie dowodu z biegłych w postępowaniu karnym*, „Palestra” 1987, nr 1.
36. Cieślak M., *Zagadnienia dowodowe w procesie karnym*, t. 1, Warszawa 1955.
37. Cullen S.A., *Injuries in fatal aircraft accidents* – <https://www.sto.nato.int/publications/STO%20Educational%20Notes/RTO-EN-HFM-113/EN-HFM-113-03.pdf> (dostęp: 11.06.2021 r.).
38. Cullen S.A., Turk E.P., *The value of post mortem examination of passengers in fatal aviation accidents*, “Aviation, Space, and Environmental Medicine” 1980, nr 51.
39. Czeczot Z., Czubalski M., *Zarys kryminalistyki*, Warszawa 1972.
40. Czekał M., *Problematyka pytań zadawanych przesłuchiwanym w nowym kodeksie postępowania karnego*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 4.
41. Daszkiewicz W., *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego (prawo karne procesowe – I półrocze 1974 r.)*, „Państwo i Prawo” 1975, nr 11.
42. Dąbrowska J., *Czynnik ludzki w lotnictwie*, „Prace Instytutu Lotnictwa” 2011, nr 12.
43. Dąbrowski J., *Odpowiedzialność za wielokrotne spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, „Paragraf na Drodze” 2014, nr 12.
44. Dekker S., *Just culture. Balancing safety and accountability*, Brisbane 2012.
45. Detyniecka A., Konert Anna A., Targońska E., *Sprawozdanie z 28. konferencji Europejskiego Stowarzyszenia Prawa Lotniczego (Warszawa, 3–4 XI 2016)*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 12.
46. Diederiks-Verschoor I. H. P., Butler M. A., *An introduction to Air Law*, Hague–New York 2006.
47. Doda Z., Gaberle A., *Dowody w procesie karnym. Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Komentarz*, t. 1, Warszawa 1995.
48. Dostatni B., Żwirko H., *Katastrofy lotnicze*, Warszawa 1993.
49. Drabik L., *Słownik wyrazów obcych PWN*, Warszawa 2009.
50. Drozd A., Skorupka J., *Nowe spojrzenie na model zakazów dowodowych w procesie karnym*, Warszawa 2015.
51. Dubisz S. (red.), *Uniwersalny słownik języka polskiego*, t. 2, Warszawa 2003.
52. Dubisz S. (red.), *Wielki słownik języka polskiego PWN*, Warszawa 2018.
53. Dudka K. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, LEX nr 11127.

54. Dudka K., Paluszkiewicz H., *Postępowanie karne*, Warszawa 2017.
55. Dudziński S., *Zasady badania wypadków lotniczych (tryb administracyjny)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1983, nr 2.
56. Dzierżanowska J., Studzińska J., *Biegli w postępowaniu sądowym cywilnym i karnym. Praktyczne omówienie regulacji z orzecznictwem*, Warszawa 2019.
57. Filar M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016.
58. Frankowski A., Łukomska A., *Identyfikacja ofiar katastrof*, „Gazeta Policyjna” 2019, nr 176 – <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2019/numer-176-listopad-2019/181582,Identyfikacja-ofiar-katastrof.html> (dostęp: 24.09.2020 r.).
59. Frankowski A., Łukomska A., *Nowe wyzwania w obszarze identyfikacji ofiar katastrof*, „Problemy Kryminalistyki” 2017, nr 296.
60. Frątczak D., Konieczka R., *Przesłuchanie świadków w postępowaniach związanych z wypadkiem lotniczym*, „Problemy Kryminalistyki” 2018, nr 300.
61. Fredrich-Michalska I. (red.), *Nowe kodeksy karne – 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997.
62. Gaberle A., *Dowody w sądowym procesie karnym*, Kraków 2007.
63. Gaberle A., *Dowody w sądowym procesie karnym. Teoria i praktyka*, Warszawa 2010.
64. Giezek J. (red.), *Kodeks karny. Część Szczególna. Komentarz*, Warszawa 2014.
65. Girdwoyń P., *Wersje kryminalistyczne. O wykrywaniu przestępstw*, Warszawa 2001.
66. Girdwoyń P., *Zarys kryminalistycznej taktyki obrony*, Kraków 2004.
67. Glen A., *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.
68. Goc M., Moszczyński J. (red.), *Ślady kryminalistyczne. Ujawnianie, zabezpieczanie, wykorzystanie*, Warszawa 2007.
69. Gordon N.J., Fleisher W.L., *Effective Interviewing and Interrogation Techniques*, “Academic Press” 2002.
70. Góral R., *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998.
71. Górecki R., *Karno-procesowe problemy przesłuchania świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Kryminalistyki” 1984, nr 164.
72. Górecki R., *Rola i znaczenie dowodowe zeznań świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Nowe Prawo” 1980, nr 4.
73. Górecki R., *Świadek w postępowaniu przygotowawczym*, Warszawa–Poznań 1987.

74. Górniok O., *Glosa do uchwały SN z dnia 19 lutego 2003 r., I KZP 49/02*, OSP 2003, nr 11, poz. 146.
75. Grajewski J., *Przebieg procesu karnego*, Warszawa 2005.
76. Grcar M., Wolny A., *Rola biegłego psychologa w uzyskiwaniu i ocenie zeznań nieletnich świadków*, „Z Zagadnień Kryminalistyki” 1971, nr 6.
77. Gross H., *Handbuch für Untersuchungsrichter als System der Kriminalistik*, Monachium–Berlin–Lipsk 1922.
78. Gruszecka D., Skorupka J. (red.), *Granice procesu karnego. Legalność działań uczestników postępowania*, Warszawa 2015.
79. Gruza E., Goc M., Moszczyński J., *Kryminalistyka – czyli rzecz o metodach śledczych*, Warszawa 2008.
80. Gruza E., *Ocena wiarygodności zeznań świadków w procesie karnym. Problematyka kryminalistyczna*, Kraków 2003.
81. Gruza E., *Okazanie. Problematyka kryminalistyczna*, Toruń 1995.
82. Gruza E., *Pojęcie świadka w procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 2002, nr 235.
83. Gruza E., *Przesłuchanie świadka w praktyce procesowej a zalecenia sformułowane w art. 171 k.p.k.*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2003, nr 1.
84. Gruza E., *Psychologia sądowa dla prawników*, Warszawa 2012.
85. Grzegorzczak T., *Kodeks postępowania karnego. Tom I. Artykuły 1–467. Komentarz Lex*, Warszawa 2014.
86. Grzegorzczak T., Tylman J., *Polskie postępowanie karne*, Warszawa 2011.
87. Grzegorzczak T., Tylman J., *Polskie postępowanie karne*, Warszawa 2014.
88. Grzeszczyk W., *Rola opinii biegłego w postępowaniu karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 6.
89. Gurgul J., *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 8 kwietnia 2009 r., sygn. II AKa 69/09*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 6.
90. Gurgul J., *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 24 września 2015 roku, sygn. II AKa 97/15*, „Prokuratura i Prawo” 2017, nr 1.
91. Gurgul J., *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 6 maja 1997 r., sygn. II Aka 74/97*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 3.
92. Gurgul J., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 1999 r., sygn. V KKN 653/98*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 6.
93. Gurgul J., *Powoływanie biegłych w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Praworządności” 1983, nr 10.

94. Gurgul J., *Procesowo-kryminalistyczna pozycja prokuratora w oględzinach zwłok ludzkich (uwagi de lege lata i de lege ferenda)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1999, nr 3–4.
95. Gurgul J., *Sądowo-lekarskie oględziny zwłok ludzkich*, „Problemy Kryminalistyki” 1993, nr 202.
96. Gurgul J., *Uwagi do niektórych przepisów rozdziałów 21 i 22 projektu kodeksu postępowania karnego (w wersji z 1994 r.)*, „Państwo i Prawo” 1995, nr 3.
97. Hanausek T., *Braki pamięciowe w zeznaniach świadków*, „Problemy Kryminalistyki” 1969, nr 82.
98. Hanausek T., *Kryminalistyczna taktyka w zakresie szczególnych form przesłuchania świadka*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1970, nr 4.
99. Hanausek T., *Kryminalistyka. Zarys wykładu*, Warszawa 2009.
100. Herbowski P., Lorkiewicz-Muszyńska D., *Rola ekspertyzy antropologicznej podczas weryfikacji wyników okazani osób*, „Problemy Kryminalistyki” 2017, nr 3.
101. Hoc S., *Ochrona informacji niejawnych i innych tajemnic ustawowo chronionych. Wybrane zagadnienia*, Opole 2006.
102. Hofmański P., Zabłocki S., *Elementy metodyki pracy sędziego w sprawach karnych*, Warszawa 2006.
103. Hofmański P. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2007.
104. Hofmański P. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 1–296*, t. 1, Warszawa 2011, Legalis.
105. Hołyst B., *Kryminalistyka*, Warszawa 1996.
106. Hołyst B., *Kryminalistyka*, Warszawa 2012.
107. Horoszowski P., *Kryminalistyka*, Warszawa 1958.
108. Horoszowski P., *Ogólne zasady taktyki przesłuchania*, „Nowe Prawo” 1954, nr 5–6.
109. Hoyer C.B., Nielsen T.S., Nagel L.L. i wsp., *Investigation of a fatal airplane crash: autopsy, computed tomography, and injury pattern analysis used to determine who was steering the plane at the time of the accident. A case report*, “Forensic Science, Medicine and Pathology” 2012, nr 8.
110. Jabłońska-Milczarek M., Frankowski A., *Najnowsze doniesienia Interpolu w zakresie identyfikacji ofiar katastrof oraz proces wdrażania międzynarodowych standardów DVI w Polsce*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, nr 2–3.

111. Jagiełło Ł., *Przesłuchanie jako czynność dowodowa*, Warszawa 2017.
112. Jakliński A., Marek Z., *Medycyna sądowa dla prawników*, Kraków 1999.
113. Jancelewicz B. (red.), *Materiały z konferencji „Bezpieczeństwo i niezawodność oraz rozwój lotnictwa w regionach”, t. 1, Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Toruń 2009.
114. Janczukowicz K., *Pojęcie „wielu osób” jako znamię przestępstwa*, LEX/el. 2015.
115. Jaślan J., Jaślan H., *Słownik terminologii prawniczej i ekonomicznej. Angielsko-polski*, Warszawa 1991.
116. Jaworski R., Szostak M. (red.), *Nauka wobec prawdy sądowej. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zdzisława Kegla*, Wrocław 2005.
117. Jerzewska J., *Od oględzin do opinii biegłego. Poradnik dla prowadzących postępowanie karne*, Warszawa 2002.
118. Juchacz W., *Charakter i zakres opinii biegłego w rozumieniu art. 193 § 1 k.p.k. Glosa do wyroku SN z dnia 5 sierpnia 2008 r., III KK 228/07, „Państwo i Prawo” 2010, nr 5.*
119. Juszka K., *Jakość czynności kryminalistycznych*, Lublin 2007.
120. Juszka K., *Problematyka badawcza metodyki przeprowadzania okazania*, „Przegląd Policyjny” 2016, nr 3.
121. Kaczyńska S., *Safety i security. Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2018, nr 1.
122. Kalina-Prasznik U. (red.), *Encyklopedia prawa*, Warszawa 1999.
123. Kalinowski S., *Biegły i jego opinia*, Warszawa 1994.
124. Kalinowski S., *Opinia biegłego w postępowaniu karnym*, Warszawa 1972.
125. Kalinowski S., *Polski proces karny*, Warszawa 1971.
126. Kalinowski S., *Postępowanie karne*, Warszawa 1966.
127. Kalisz A., *Reguły interpretacyjne stosowane przez ETS*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2007, nr 2.
128. Kalisz A., *Wykładnia i stosowanie prawa wspólnotowego*, Warszawa 2007.
129. Kaliszczak M., *Kryminalistyczno-identyfikacyjne aspekty diagnostyki obrazowej cech patologii kośćca*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2002, nr 3.
130. Kała M., Wilk D., Wójcikiewicz J. (red.), *Ekspertyza sądowa. Zagadnienia wybrane*, Warszawa 2017.
131. Kanty T., *Brak protokołu a niewadliwość czynności procesowej*, „Przegląd Sądowy” 2018, nr 1.

132. Karczmarska D., *Sądowa ocena opinii biegłego w procesie karnym*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia” 2009/2010, vol. LVI/LVII.
133. Karpow M., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r., sygn. I KZP 49/02*, „Prokuratura i Prawo” 2004, nr 1, poz. 112–118.
134. Kasprzak J., Młodziejowski B. (red.), *Kryminalistyka i inne nauki pomocnicze w postępowaniu karnym*, Olsztyn 2009.
135. Kasprzak J., *Kryminalistyka. Podręcznik dla Żandarmerii Wojskowej, cz. I, Technika Kryminalistyczna*, Warszawa 1995.
136. Kasprzak J., *Odontoscopia kryminalistyczna*, Olsztyn–Szczecin 2011.
137. Kegel Z., *Ekspertyza ze stanowiska procedury i kryminalistyki*, Wrocław 1976.
138. Kegel Z. (red.), *Problematyka dowodu z ekspertyzy dokumentów*, t. 2, Wrocław 2002.
139. Kędzierska G., Kędzierski W. (red.), *Kryminalistyka. Wybrane zagadnienia techniki*, Szczepiwo 2011.
140. Kędzierska G., *Okiem prawnika*, „Policyjny Biuletyn Szkoleniowy” 1998, nr 1–2.
141. Klepczyński B., *Techniczne możliwości wykorzystania zestawu do obrazowania miejsca zdarzenia z powietrza w trakcie oględzin*, „Kwartalnik Policyjny” 2017, nr 1.
142. Klonowski M., *Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Studia Iuridica Lublinensia” 2018, nr 2.
143. Kmiecik R., *Oględziny w procesie karnym. Niektóre zagadnienia formalno-dowodowe*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia” 1984, vol. XXXI, 6, Sectio G.
144. Kmiecik R., *O lukach prawnych w systemie karnoprocesowych gwarancji wymiaru sprawiedliwości*, „Prokuratura i Prawo” 2021, nr 4.
145. Kmiecik R. (red.), *Prawo dowodowe. Zarys wykładu*, Warszawa 2008.
146. Kmiecik R., Skrętowicz E., *Proces karny. Część ogólna*, Zakamycze 1999.
147. Kmiecik R., Skrętowicz E., *Proces karny. Część ogólna*, Warszawa 2009.
148. Kmiecik R., *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego – Izby Karnej w zakresie zagadnień kryminalistyczno-dowodowych w postępowaniu karnym (w latach 1997–2001)*, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 7–8.
149. Kmiecik R., *Recenzja monografii E. Gruzy „Okazanie. Problematyka kryminalistyczna”*, „Przegląd Sądowy” 1997, nr 9.



150. Kmiecik R., *Rekognicja i konfrontacja w świetle założeń dowodu ścisłego*, „Nowe Prawo” 1981, nr 5.
151. Kochanowski J., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991.
152. KołECKI H., *Określenie przedmiotu ekspertyzy w postanowieniu o powołaniu biegłego*, „Państwo i Prawo” 1974, nr 8–9.
153. Konarska-Wrzosek V. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2020.
154. Konert A. (red.), *Aspekty prawne badania zdarzeń lotniczych w świetle Rozporządzenia 996/2010*, Warszawa 2013.
155. Konieczka R., *Lotnictwo jako specyficzna dziedzina opiniowania przez biegłego sądowego*, „Problemy Kryminalistyki” 2015, nr 290.
156. Konieczka R., *Potencjalne zagrożenia podczas wykonywania oględzin miejsca wypadku lotniczego*, „Problemy Kryminalistyki” 2015, nr 289.
157. Konieczka R., *Zdefiniowanie przyczyn i okoliczności wypadków lotniczych w postępowaniach przygotowawczych związanych z ich zaistnieniem*, „Przegląd Komunikacyjny” 2018, nr 1.
158. Kopaliński W., *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1989.
159. Kopczyński G., *Konfrontacja biegłych w polskim procesie karnym*, Wrocław 2008.
160. Kosonoga J., *System środków dyscyplinujących uczestników postępowania karnego*, Warszawa 2014.
161. Kotowski W., *Formułowanie pytań do biegłego*, „Palestra” 2012, nr 1–2.
162. Kryże A., Niedzielak P., Petryna K., Wirzman T.E., *Kodeks postępowania karnego. Praktyczny komentarz z orzecznictwem*, Warszawa 2001.
163. Krzyszkowski A., Zielińska E., Pawelczyk Z. i wsp., *Podstawowe przyczyny katastrof w lotnictwie pasażerskim wybrane aspekty*, „Logistyka” 2014, nr 4.
164. Kudrelek J., *Świadek w postępowaniu karnym – stanowisko prawne*, „Przegląd Policyjny” 2007, nr 2.
165. Kulesza J., *Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 8 października 1993 roku, II AKa 133/98*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 9.
166. Kulesza C., Starzyński P., *Postępowanie karne*, Warszawa 2020.
167. Kulicki M., *Kryminalistyka. Wybrane zagadnienia teorii i praktyki śledczo-sądowej*, Toruń 1994.
168. Kulicki M., Kwiatkowska-Wójcikiewicz V., Stęпка L., *Kryminalistyka. Wybrane zagadnienia teorii i praktyki śledczo-sądowej*, Toruń 2009.

169. Kulicki M., *Szczególne formy przesłuchania*, „Problemy Praworządności” 1988, nr 7.
170. Kulik M., *O wykładni znamienia „wiele osób” z art. 163 § 1 k.k. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Palestra” 2017, nr 11.
171. Kumaniecki K., *Słownik łacińsko-polski*, Warszawa 1981.
172. Kunert-Diallo A., Żylicz M., *Potrzeba zmian w prawie lotniczym (wnioski po katastrofie smoleńskiej)*, „Państwo i Prawo” 2012, nr 4.
173. Kurek R., *Otwarcie zwłok jako czynność procesowa*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 10.
174. Kwiatkowska-Darul V. (red.), *Czynności procesowo-kryminalistyczne w polskich procedurach*, Toruń 2004.
175. Kwiatkowska-Wójcikiewicz V., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 roku, IV KK 209/06*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 2.
176. Kwiatkowska-Wójcikiewicz V., *Oględziny miejsca. Teoria i praktyka*, Toruń 2011.
177. Kwiatkowska-Wójcikiewicz V., Zubańska M. (red.), *Współczesna kryminalistyka. Wyzwania i zagrożenia*, Szczytno 2015.
178. Kwiatkowski Z., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 2008 roku, II KK 290/07*, „Prokuratura i Prawo” 2009, nr 1.
179. Kwiatkowski Z., *Zakazy dowodowe w procesie karnym*, Zakamycze 2005.
180. Kwieciński J., *Rekognicja – okazanie w celu rozpoznania*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1998, nr 1–2.
181. Lach A., *Rzetelne postępowanie dowodowe w sprawach karnych w świetle orzecznictwa strasburskiego*, Warszawa 2018.
182. Leciak A., *Utrwalanie przebiegu i wyników oględzin miejsca zdarzenia*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 9.
183. Lessig R., Rothschild M., *International standards in cases of mass disaster victim identification (DVI)*, “Forensic Science, Medicine and Pathology” 2012.
184. Leszczyński L. (red.), *Wykładnia prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2019.
185. Leth P.M., Ibsen M., *Abbreviated injury scale scoring in traffic fatalities: comparison of computerized tomography and autopsy*, “Journal of Trauma and Acute Care Surgery” 2010, nr 68(6).
186. Lipczyńska M., Ponikowski R., *Mały komentarz do kodeksu postępowania karnego*, Warszawa 1986.
187. Lipczyńska M., *Polski proces karny*, Warszawa–Wrocław 1971.

188. Lipczyńska M., *Pytania w procesie karnym*, „Problemy Kryminalistyki” 1963, nr 43.
189. Lisiecki M., *Aspekty procesowe okazania*, „Prokuratura i Prawo” 1996, nr 11.
190. Lisiecki M., *Bezpośrednie i pośrednie okazanie osób w procesie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 3.
191. Lisiecki M., *Okazanie osób metodą bezpośrednią z ukrycia i z utajnieniem osoby rozpoznającej*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 6.
192. Lisiecki M., *Okazanie w nowym kodeksie postępowania karnego*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 3.
193. Lisiecki M., *Zasady i warunki techniczne okazania*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 4.
194. Locard E., *Dochodzenie przestępstw według metod naukowych*, wyd. pol., Łódź 1937.
195. Łagodziński S., *Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, „Prokuratura i Prawo” 2018, nr 3.
196. Łodygowski T., Ciałkowski M., Wróblewska A., Semkło Ł. (red.), *Poznań – lotnictwo dla obronności. Konferencja naukowa z okazji 10-lecia eksploatacji samolotów F-16 i Centralnych Obchodów Święta Lotnictwa*, Poznań 2016.
197. Łuczak K. (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Katowice 2016.
198. Łyczywek R., *Obrońca a opinia w postępowaniu przygotowawczym*, „Palestra” 1971, t. 15, nr 2.
199. Machowska A., *Słownik terminologii prawniczej francusko-polski*, Warszawa 2021.
200. Maksel R., *After Thomas Selfridge* – <https://www.smithsonianmag.com/air-space-magazine/after-1t-thomas-selfridge-180975437/> (dostęp: 02.01.2022 r.).
201. Malak E., *Samolot dzieło człowieka*, Wrocław 1993.
202. Maliński R., *Fotografia kryminalistyczna*, „Technika Kryminalistyczna”, Szczytno 1993.
203. Mallett X., Blythe T., Berry R., *Advances in forensic human identification*, “Chemical Rubber Company Press” 2014.
204. Małecki M., *Niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym. Uwagi zasadnicze na tle pewnego przypadku*, „Paragraf na Drodze” 2015, nr 5.

205. Małecki M., *Prawo karne, pojęcie „wiele osób” jako znamię przestępstwa z art. 163 § 1 Kodeksu karnego, znamię ocenne, zasady wykładni prawa karnego. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16, OSP 2018, nr 3.*
206. Marcinkowski T., *Medycyna sądowa dla prawników*, Warszawa 1993.
207. Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010.
208. Marek Z., Kłys K., *Opiniowanie sądowo-lekarskie i toksykologiczne*, Kraków 2001.
209. Marszał K., *Prawo karne procesowe*, Warszawa 1988.
210. Marszał K., *Proces karny*, Katowice 1998.
211. Marszał K., *Proces karny. Zagadnienia ogólne*, Katowice 2013.
212. Mazepa J. (red.), *Vademecum technika kryminalistyki*, Warszawa 2009.
213. Mazurek A., *Ekshumacja zwłok ludzkich jako źródło dowodu w procesie karnym*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1966, nr 2.
214. Mąciór W., *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, Kraków 1968.
215. Mądro R., Teresiński G., *Rola dokumentacji medycznej w opiniowaniu sądowo-lekarskim*, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 11.
216. Morawicki M., *Zaskarżalność postanowienia prokuratora o zarządzeniu ekshumacji w świetle standardów konstytucyjnych i międzynarodowych*, „Kwartalnik o Prawach Człowieka” 2017, nr 3–4.
217. Moszczyński J., *Daktyloskopia*, Warszawa 1997.
218. Mozgawa M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, LEX/el. 2021.
219. Mueller C.B., Kirkpatrick L.C., *Evidence*, Thompson West 2008.
220. Nadolski Ł.M., *Falklandy 1982. Operacje lotnicze*, Gdańsk 2011.
221. Nowak T., *Dowód z dokumentu w polskim procesie karnym*, Warszawa–Poznań 1993.
222. Nowak T., *Dowód z opinii biegłego w procesie karnym*, Poznań 1966.
223. Nowakowski M., *Systemy rejestracji i deszyfracji parametrów lotu jako narzędzie badania wypadków lotniczych* – <http://www.not.radom.pl/files/Systemy%20rejestracji%20i%20deszyfryzacji%20parametr%C3%B3w%20lotu%20jako%20narz%C4%99dzie%20badania%20wypadk%C3%B3w%20lotniczych.pdf> (dostęp: 17.10.2020 r.).
224. Nowicki M.A., *Wokół Konwencji Europejskiej. Komentarz do Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, Warszawa 2009.
225. Orkiszewska D., *Okazanie „głosu” i okazanie „wyglądu” – głos polemiczny*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 2.

226. Otlowski K., *Przesłuchanie świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Problemy Praworządności” 1973, nr 6.
227. Ożga E., *The Great Dictionary of Law and Economics. Vol. I. English – Polish*, Warszawa 2018.
228. Pankow M., *Bezpieczeństwo: Katastrofa lotnicza samolotu CASA C-295 M w Mirosławcu*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2016, nr 2.
229. Paprzycki L.K. (red.), *Komentarz aktualizowany do art. 1–424 Kodeksu postępowania karnego*, t. 1, LEX/el. 2015.
230. Pawelec S., *Wadliwość opinii biegłego w procesie karnym jako pochodna błędów zawartych w postanowieniu o jej dopuszczeniu*, „Prokuratura i Prawo” 2014, nr 4.
231. Peiper L., *Komentarz do kodeksu postępowania karnego i przepisów wprowadzających tenże kodeks*, Kraków 1933.
232. Piaskowska O.M., *Znaczenie rozstrzygnięć administracyjnych w procesie karnym*, Warszawa 2014.
233. Pikulski S., Romańczuk-Grącka M. (red.), *Granice kryminalizacji*, Olsztyn 2013.
234. Polak P., *Odontologia w ekspertyzie kryminalistycznej*, Gdynia 2012.
235. Polczyk R., *Mechanizm efektu dezinformacji w kontekście zeznań świadka naocznego*, Kraków 2007.
236. Powalowski A. (red.), *Prawne instrumenty oddziaływania na gospodarkę*, Warszawa 2016.
237. Przybyłowski M., *Katastrofa lotnicza... I co dalej?*, „Rzeczpospolita” z 12.11.2017 r. – <https://archiwum.rp.pl/arttykul/1358089-Katastrofa-lotnicza%E2%80%A6-I-co-dalej.html> (dostęp: 18.07.2020 r.).
238. Przybyłowski M., *Problematyka identyfikacji ciał ofiar katastrof lotniczych w Polsce. Rola biegłego z zakresu medycyny sądowej w grupie oględzinowej oraz w zespole do spraw identyfikacji ciał ofiar katastrof (DVI)*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, nr 2–3.
239. Rada Legislacyjna, *Opinia o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (RL-0303-9/15)*, „Przegląd Legislacyjny” 2016, nr 98.
240. Rams M., *Specyfika wykładni prawa karnego w kontekście brzmienia i celu prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2016.
241. Raport grupy ECORYS dla Komisji Europejskiej – *Impact Assessment on the modification of Directives 94/56/EC and 2003/42/EC*, Rotterdam 2007.

242. Raszeja S., Nasiłowski W., Markiewicz J., *Medycyna sądowa. Podręcznik dla studentów*, Warszawa 1993.
243. Reza A. (red.), *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków 2002.
244. Rijdsijk O., *European Guidelines for Aircraft Accident and Incident Investigations*, "Air and Space Law" 1995, nr 4/5.
245. Rowles J.M., Kirsh G., Macey A.C., Colton C.L., *The use of injury scoring in the evaluation of the Kegworth M1 aircraft crash*, "Journal of Trauma and Acute Care Surgery" 1992, nr 32.
246. Rybarczyk S., *Eksperyment jako dowód w procesie karnym*, Warszawa 1973.
247. Sakowicz A. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2020, Legalis.
248. Sakowicz A., *Węzłowe problemy wykładni przepisów prawa karnego materialnego przy uwzględnieniu dyrektywy wykładni przyjaznej prawu unijnemu*, „Białostockie Studia Prawnicze” 2014.
249. Samborski E., *Zarys metodyki pracy prokuratora*, Warszawa 2008.
250. Schuliar Y., Chapenoire S., Miras A. i wsp., *A New Tool for Coding and Interpreting Injuries in Fatal Airplane Crashes: The Crash Injury Pattern Assessment Tool Application to the Air France Flight AF447 Disaster (Rio de Janeiro-Paris), 1<sup>st</sup> of June 2009*, "Journal of Forensic Sciences", September 2014, vol. 59, nr 5, doi: 10.1111/1556-4029.12529 – <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1556-4029.12529> (dostęp: 11.06.2021 r.).
251. Schuliar Y., Knudsen P.J.T., *Role of forensic pathologist in mass disasters*, "Forensic Science, Medicine and Pathology" 2012, nr 8.
252. Siadkowski A.K., Tomasiak A. (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.
253. Siwek K., *Wykładnia znamienia „wiele osób” na tle art. 163 § 1 k.k., znamię opisowe, wykładnia językowa prawa karnego. Glosa do postanowienia SN z 11.01.2017 r., III KK 196/16*, OSP 2019, nr 4.
254. Skorupka J. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2021, Legalis.
255. Skorupka J. (red.), *System prawa karnego procesowego. Dowody*, t. 8, cz. 4, Warszawa 2019.
256. Sobol E., *Słownik języka polskiego PWN*, Warszawa 1996;

257. Sobolewski Z., *Samooskarżenie w świetle prawa karnego (nemo se ipsum accusare tenetur)*, Warszawa 1982.
258. Sołtyszewski I., Młodziejowski B., Płoski R. i wsp., *Kryminalistyczne i sądowo lekarskie metody identyfikacji zwłok i szczątków ludzkich*, „Problemy Kryminalistyki” 2003, nr 239.
259. Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990.
260. Stachowiak S. (red.), *Współczesny polski proces karny. Księga ofiarowana profesorowi Tadeuszowi Nowakowi*, Poznań 2002.
261. Stanik J.M. (red.), *Z problematyki pracy biegłego sądowego psychologa*, Katowice 1981.
262. Stańda J., *Stanowisko świadka w polskim procesie karnym*, Warszawa 1976.
263. Stefański R.A., Zabłocki S. (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I, Komentarz do art. 1–166*, Warszawa 2017, LEX nr 10615.
264. Stefański R.A., Zabłocki S. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Tom II, Komentarz do art. 167–296*, Warszawa 2019.
265. Stefański R.A., *Oględziny i otwarcie zwłok jako czynności procesowe*, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 3.
266. Stefański R.A., *Pojęcie „mienie w wielkich rozmiarach” w kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 5.
267. Stefański R.A. (red.), *System prawa karnego procesowego. Postępowanie przygotowawcze*, t. 10, cz. 1, Warszawa 2019.
268. Stefański R.A., *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 10.
269. Szramka M., *Kryminalistyczne i sądowo-lekarskie metody identyfikacji zwłok i szczątków ludzkich. Otwarcie zwłok – przesłanki, cel i przebieg* – [http://www.kryminalistyka.fr.pl/praktyka\\_otwarcie\\_zwlok.php](http://www.kryminalistyka.fr.pl/praktyka_otwarcie_zwlok.php) (dostęp: 18.07.2020 r.).
270. Szwarc M., Mazurek D., *AFIS-Papillon – pierwszy automatyczny system identyfikacji daktyloskopijnej w Polsce*, „Problemy Kryminalistyki” 1997, nr 218.
271. Szwedek E., *Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, „Problemy Praworządności” 1974, nr 6.
272. Szymczak M. (red.), *Słownik języka polskiego*, t. 2: L–P, Warszawa 1998.
273. Śliwiński S., *Polski proces karny przed sądem powszechnym. Zasady ogólne*, Warszawa 1959.
274. Świątek B., *Błędy lekarskie w praktyce medyka sądowego*, „Prawo i Medycyna” 2000, nr 5.

275. Świątek B., *Sądowo-lekarska sekcja zwłok – realizacja wymogów proceduralnych i merytorycznych*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminalistki” 2005, nr 55.
276. Świda Z. (red.), *Postępowanie karne. Część ogólna*, Warszawa 2008.
277. Świecki D. (red.), *Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Tom I. Art. 1–424*, Warszawa 2018.
278. Świecki D. (red.), *Kodeks postępowania karnego, Tom I. Komentarz aktualizowany*, LEX/el., 2021, LEX nr 11285.
279. Taracha A., *Niepowtarzalność okazania. Teoria i praktyka*, „Problemy Praworządności” 1991, nr 1–2, s. 67–73.
280. Taracha A., *O istocie i zakresie pojęcia „czynności niepowtarzalne” w polskim procesie karnym*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin–Polonia” 1980, nr 27.
281. Taracha A., *Okazanie w celu rozpoznania*, „Problemy Praworządności” 1979, nr 10.
282. Tarapata S., *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Warszawa 2016.
283. Teresiński G. (red.), *Medycyna sądowa. Tanatologia i traumatologia sądowa*, t. 1, Warszawa 2019.
284. Tomaszewski P., *Uwagi o dowodzie z zeznań świadka w postępowaniu przygotowawczym*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 1985, nr 4.
285. Tomaszewski T., *Czy korzystać z opinii prywatnych?*, „Przegląd Sądowy” 1997, nr 2.
286. Tomaszewski T., *Dowód z opinii biegłego w procesie karnym*, Kraków 2000.
287. Tomaszewski T., *Postanowienie o powołaniu biegłego w teorii i praktyce*, „Problemy Kryminalistyki” 1984, nr 1, s. 67.
288. Tomaszewski T., *Wartość okazania oskarżonego w praktyce śledczej i sądowej*, „Palestra” 1992, z. 9–10.
289. Tuleja P. (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, LEX/el. 2021, LEX nr 11235.
290. Urbaniak H., *Kontrola bezpieczeństwa ruchu lotniczego realizowana przez Straż Graniczną*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2011, nr 5.
291. Vidoli G.M., Mundorff A.Z., *Victim fragmentation patterns and seat location supplements crash data: American Airlines Flight 587*, “Aviation, Space and Environmental Medicine” 2012, nr 83.
292. Waltoś S. (red.), *Marian Cieślak, Dzieła wybrane*, t. 2, Kraków 2011.



293. Waltoś S., *Swoboda wypowiedzi osoby przesłuchiwanej w procesie karnym*, „Państwo i Prawo” 1975, nr 10.
294. Walulik J., *Status ustaleń lotniczych komisji dochodzeniowych w postępowaniach sądowych i administracyjnych*, „Kontrola Państwowa” 2012, nr 343.
295. Walulik J., *Zasady just culture w badaniu wypadków i incydentów lotniczych*, „Kontrola Państwowa” 2011, nr 341.
296. Warecka K., *Strasburg: ekshumacje smoleńskie sprzeczne z prawem do poszanowania życia rodzinnego najbliższych ofiar. Solska i Rybicka przeciwko Polsce – wyrok ETPC z dnia 20 września 2018 r., połączone skargi nr 30491/17 oraz 31083/17 – omówienie*, LEX/el. 2018, LEX nr 344781.
297. Ważny A., *Znamiona przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym*, „Paragraf na Drodze” 2014, nr 11.
298. Wąsik D., Dubiel M., *Sekcja zwłok. Zagadnienia karnoprosesowe i medyczo-sądowe*, Bydgoszcz 2014.
299. Widacki J., *Instytucja naukowa lub specjalistyczna w rozumieniu art. 193 § 2 k.p.k.*, „Państwo i Prawo” 2013, nr 9.
300. Widacki J. (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2002.
301. Widacki J. (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2008.
302. Widacki J. (red.), *Kryminalistyka*, Warszawa 2018.
303. Widła T., *Konfrontowanie biegłych*, „Problemy Kryminalistyki” 1981, nr 3–4.
304. Widła T., *Ocena dowodu z opinii biegłego*, Katowice 1992.
305. Widła T. (red.), *Wokół problematyki dokumentu. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Antoniemu Felusiowi*, Katowice 2005.
306. Wierciński J., *Niektóre problemy opiniowania w sprawach o wypadki drogowe*, „Prokuratura i Prawo” 1995, nr 6.
307. Wiliński P., *Świadek incognito w polskim procesie karnym*, Kraków 2003.
308. Wilk D., *Biegły konsultant w procesie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2019, nr 7–8.
309. Wiśniacka R., *Psychologia zeznań świadków*, „Archiwum Kryminologii” 1933, nr 2.
310. Witkowska K., *Biegły w postępowaniu karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2013, nr 1.
311. Witkowska K., *Oględziny. Aspekty procesowe i kryminalistyczne*, Warszawa 2013.
312. Witkowska K., *Procesowe i kryminalistyczne aspekty oględzin rzeczy w postępowaniu karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 1.

313. Witkowska K., *Procesowe, kryminalistyczne i sądowo-lekarskie aspekty oględzin zwłok*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 6.
314. Włodarska A., *Z problematyki oględzin w procesie karnym*, „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2015, nr 17.
315. Wojtasik J., *Konsultant w postępowaniu karnym* – <http://www.zielona-gora.po.gov.pl/index.php?id=36&ida=3895> (dostęp: 29.05.2020 r.).
316. Wołoszynowa L. (red.), *Metody badań psychologicznych*, Warszawa 1973.
317. Wójcicki S., *Zasady eksperymentu*, Warszawa 1964.
318. Wójcikiewicz J. (red.), *Ekspertyza sądowa*, Kraków 2002.
319. Wójcikiewicz J., *Glosa do postanowienia z 21VI 2012, II AKz 386/12*, „Państwo i Prawo” 2013, nr 10.
320. Wójcikiewicz J. (red.), *Księga jubileuszowa ofiarowana doktorowi Józefowi Gurgulowi*, Kraków 2006.
321. Wójcikiewicz J., *Okazanie. Studium porównawcze z pogranicza kryminalistyki i procesu karnego*, Kraków 1985.
322. Wójcikiewicz J., *W kwestii procesowej czynności okazania*, „Nowe Prawo” 1983, nr 2.
323. Wójcikiewicz J., *W sprawie okazania głosu. Uwagi polemiczne*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 4.
324. Wroński M., *Daktyloskopowanie i identyfikacja zwłok w szczególnie trudnych przypadkach*, „Problemy Kryminalistyki” 2002, nr 235.
325. Wróbel W., Zoll A. (red.), *Kodeks karny. Część Szczególna. Tom II. Komentarz do art. 117–211a*, Warszawa 2017.
326. Wróbel W., *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7.
327. Wypych R., *Zabezpieczanie śladów przestępstwa na miejscu katastrofy kolejowej pod Szczekocinami*, „Prokuratura i Prawo” 2015, nr 9.
328. Żylicz M., *Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego*, „Państwo i Prawo” 2011, nr 4.
329. Żylicz M. (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016.
330. Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011.
331. Żylicz M., *Rok po smoleńskiej katastrofie lotniczej. Problemy międzynarodowo-prawne*, „Palestra” 2011, nr 3–4.

332. Żylińska J., *Współpraca organu procesowego z biegłym a trafność opinii*, Warszawa 2008.

### Źródła internetowe

1. Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie – <https://www.wojskopolskie.pl/aszwoj/lotnictwo-magisterskie/> (dostęp: 31.05.2021 r.).
2. *Analysis of Explosives and Firearms Residue Using Thermo Scientific Atlas CDS™ at Forensic Science Northern Ireland* – <http://apps.thermoscientific.com/media/SID/Informatics/PDF/CS-FSNI-CS410.pdf> (dostęp: 23.06.2021 r.).
3. ANDE Rapid-DNA – <https://www.ande.com/about-ande-rapid-dna/> (dostęp: 09.06.2020 r.).
4. Aviation Safety Network – <https://aviation-safety.net> (dostęp: 16.03.2017 r.).
5. Aviation Safety Network – <https://aviation-safety.net/statistics/> (dostęp: 16.03.2017 r.).
6. Best Practice Manual for the Forensic Recovery, Identification and Analysis of Explosives Traces – [https://enfsi.eu/wp-content/uploads/2016/09/9.\\_forensic\\_recovery\\_identification\\_and\\_analysis\\_of\\_explosives\\_traces\\_0.pdf](https://enfsi.eu/wp-content/uploads/2016/09/9._forensic_recovery_identification_and_analysis_of_explosives_traces_0.pdf) (dostęp: 23.06.2021 r.).
7. Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy – [https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=P27600224401410431343241&id\\_czynn\\_chem=292](https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?_nfpb=true&_pageLabel=P27600224401410431343241&id_czynn_chem=292) (dostęp: 02.05.2020 r.).
8. Disaster Victim Identification Guide. Interpol – <https://www.interpol.int/How-we-work/Forensics/Disaster-Victim-Identification-DVI> (dostęp: 23.02.2022 r.).
9. Dokument ICAO – *CIR 298 Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators*, s. 2–3 – <http://aaib.gov.mn/wp-content/uploads/2018/12/Cir-298-Training-Guidelines-For-Aircraft-Accident-Investigators.pdf> (dostęp: 22.02.2022 r.).
10. Druk Sejmu VIII kadencji nr 1166 – <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=1166> (dostęp: 20.10.2020 r.).
11. Druk Sejmu RP VIII kadencji nr 2988 – <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2988> (dostęp: 14.09.2020 r.).

12. Eurocontrol – <https://www.eurocontrol.int/publication/just-culture-policy> (dostęp: 02.09.2020 r.).
13. Europejska Sieć Instytutów Kryminalistycznych – The European Network of Forensic Science Institutes (ENFSI) – <https://enfsi.eu/> (dostęp: 31.05.2021 r.).
14. Flota Polskich Linii Lotniczych Lot S.A. – <https://www.lot.com/pl/pl/flota> (dostęp: 31.05.2021 r.).
15. ICAO – [https://www.icao.int/Meetings/SingaporeSeminar2019/Documents/3\\_2\\_Annie\\_Marie\\_-\\_MH17\\_DEFINITIEF.pdf](https://www.icao.int/Meetings/SingaporeSeminar2019/Documents/3_2_Annie_Marie_-_MH17_DEFINITIEF.pdf) (dostęp: 02.12.2020 r.).
16. ICAO – <https://www.icao.int/search/Pages/PublicationsResults.aspx?k=mh370> (dostęp: 02.12.2020 r.).
17. ICAO – *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* – <https://www.icao.int/safety/airnavigation/aig/pages/documents.aspx> (dostęp: 29.05.2021 r.).
18. ICAO – Organy ds. badania zdarzeń lotniczych – <https://www.icao.int/safety/AIA/Pages/default.aspx> (dostęp: 02.01.2022 r.).
19. ICAO – *Safety Management Manual* (Doc 9859), Fourth Edition, 2018 – [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20COSCAPSEA%20iSTARS/9859\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20COSCAPSEA%20iSTARS/9859_cons_en.pdf) (dostęp: 11.01.2022 r.).
20. Interpol: *Disaster Victim Identification Guide* [online] – <http://www.interpol.int/INTERPOL> (dostęp: 24.09.2019 r.).
21. Języki oficjalne UE – [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/languages\\_pl](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/languages_pl) (dostęp: 06.02.2022 r.).
22. KPB 2020–2023 – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB\\_2020\\_FINAL\\_2020-08-06\\_ost\\_v3\\_podpisany.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPB_2020_FINAL_2020-08-06_ost_v3_podpisany.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).
23. KPB 2021–2024 – [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).
24. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym 2020 – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) (dostęp: 05.02.2022 r.).
25. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym 2021 – <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program->

- bezpieczeństwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-program-beezpieczeństwa-w-lotnictwie-cywilnym-kpbwlc (dostęp: 05.02.2022 r.).
26. Lot British Airways 5390 –  
<https://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/7,151128,21365090,pilota-wyssalo-z-kokpitu-nie-mogli-go-puscic-wiec-trzymali.html> (dostęp: 23.08.2021 r.).
27. Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie – <https://www.wojsko-polskie.pl/law/> (dostęp: 31.05.2021 r.).
28. *Metodyka identyfikacji ciał ofiar katastrof*, Warszawa 2019 –  
<https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177809,Metodyka-identyfikacji-cial-ofiar-katastrof.html> (dostęp: 02.05.2020 r.).
29. *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, Warszawa 2019 – <https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177811,Metodyka-ogledzin-miejsc-przestepstw-o-charakterze-terrorystycznym-i-katastrof.html>, (dostęp: 02.05.2020 r.).
30. *Mobilny Punkt Kontroli Bezpieczeństwa* – <http://www.polska-zbrojna.pl/home/articleshow/20593?t=Zandarmi-maja-specjalistyczny-woz-do-kontroli-beezpieczenia> (dostęp: 20.01.2020 r.).
31. PHARMAFLIGHT – <https://pharmaflight.hu/trainings/> (dostęp: 12.01.2022 r.).
32. PHOTO-SPOTTER – <http://photo-spotter.pl> (dostęp: 23.08.2021 r.).
33. Politechnika Rzeszowska – <https://wbmil.prz.edu.pl/kierunki-studiow> (dostęp: 31.05.2021 r.).
34. Politechnika Warszawska – <https://www.meil.pw.edu.pl/itlims> (dostęp: 31.05.2021 r.).
35. Porozumienie z dnia 18 grudnia 2013 roku pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym – <https://pk.gov.pl/wp-content/uploads/2014/01/5b3e10806051fe3b11ef35bd1907cf3b.pdf> (dostęp: 21.09.2021 r.).
36. Porozumienie z dnia 5 listopada 2014 roku pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym –  
<https://pk.gov.pl/aktualnosci/aktualnosci-prokuratury-krajowej/porozumienie-prokuratora-generalnego-i-ministra-obrony-narodowej/> (dostęp: 21.09.2021 r.).

37. Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku w rejonie lotniska Smoleńsk Północny – [https://doc.rmf.pl/rmf\\_fm/store/rkm.pdf](https://doc.rmf.pl/rmf_fm/store/rkm.pdf) (dostęp: 12.12.2020 r.).
38. *Skaner laserowy Faro Focus* – <https://www.faro.com/pl-pl/produkty/budownictwo-bim-cim/faro-focus/> (dostęp: 25.01.2020 r.).
39. Skanowanie laserowe – [https://www.tripiodi.pl/skaning-laserowy?utm\\_term=skanowanie%203d&utm\\_campaign=&utm\\_source=adwords&utm\\_medium=ppc&hsa\\_acc=7424216979&hsa\\_cam=13758308309&hsa\\_grp=124900258312&hsa\\_ad=531340154040&hsa\\_src=g&hsa\\_tgt=kwd-310111413008&hsa\\_kw=skanowanie%203d&hsa\\_mt=p&hsa\\_net=adwords&hsa\\_ver=3&gclid=EAIaIQobChMI-uXW54am8gIVPgWiAx3GMwMYEAAAYAiAA\\_EgI94PD\\_BwE](https://www.tripiodi.pl/skaning-laserowy?utm_term=skanowanie%203d&utm_campaign=&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=7424216979&hsa_cam=13758308309&hsa_grp=124900258312&hsa_ad=531340154040&hsa_src=g&hsa_tgt=kwd-310111413008&hsa_kw=skanowanie%203d&hsa_mt=p&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gclid=EAIaIQobChMI-uXW54am8gIVPgWiAx3GMwMYEAAAYAiAA_EgI94PD_BwE) (dostęp: 10.08.2021 r.).
40. Stankiewicz: rządowa komisja rzuci cień na kapitana Wrone – <https://www.wprost.pl/348782/stankiewicz-rzadowa-komisja-rzuci-cien-na-kapitana-wrone.html>. (dostęp: 23.08.2021 r.).
41. Szkolenie z wykorzystania skanera 3D – <https://cszw.wp.mil.pl/pl/articles6-aktualnosci/szkolenie-z-wykorzystania-skanera-3d/> (dostęp: 10.08.2021 r.).
42. Thomas Selfridge – <https://www.nationalaviation.org/our-enshrinees/selfridgethomas-etholen/> (dostęp: 02.01.2022 r.).
43. Tłumaczenie wersji hiszpańskiej za Reverso Corporate Translator – <https://context.reverso.net/t%C5%82umaczenie/hisza%C5%84ski-polski/contribuir+a> (dostęp: 17.05.2019 r.)
44. Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Porozumienie w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego* – <https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5761-porozumienie-w-sprawie-wspolpracy-przy-podejmowaniu-dzialan-zwiazanych-z-badaniem-zdarzenia-lotniczego> (dostęp: 11.11.2021 r.).
45. Urząd Lotnictwa Cywilnego – *Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego za rok 2019* – [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/analizy/Sprawozdanie\\_2019.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/analizy/Sprawozdanie_2019.pdf) (dostęp: 27.12.2021 r.).
46. Wersje obcojęzyczne za stroną: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1477294298868&uri=CELEX:32010R0996> (dostęp: 17.05.2019 r.).

47. *Wielki słownik języka polskiego* – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego – [https://wsjp.pl/haslo/do\\_druku/37393/katastrofa](https://wsjp.pl/haslo/do_druku/37393/katastrofa) (dostęp: 21.02.2022 r.).
48. *Wojska Obrony Terytorialnej* – <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/zadania-wot> (dostęp: 12.07.2021 r.).
49. World Health Organization, *WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. World Health Organization* – <https://apps.who.int/iris/handle/10665/78256> (dostęp: 02.01.2022 r.).
50. *Wykorzystali nowoczesny skaner 3D* – <https://zabrze.policja.gov.pl/k29/informacje/wiadomosci/271102,Wykorzystali-nowoczesny-skaner-3D.html> (dostęp: 10.08.2021 r.).
51. Zamach terrorystyczny z dnia 21 grudnia 1988 roku na samolot pasażerski linii Pan American World Airways nad Lockerbie w Szkocji – <https://www.fbi.gov/history/famous-cases/pan-am-103-bombing> (dostęp: 12.02.2022 r.).

## **Orzecznictwo**

### **I. Trybunał Konstytucyjny**

1. Postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 lipca 2019 roku, P 18/17, OTK-A 2019, nr 50, LEX nr 2723574.
2. Postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 lipca 2019 roku, S 2/19, OTK-A 2019, nr 51, LEX nr 2723575.

### **II. Sąd Najwyższy**

1. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1961 roku, VI KO 37/60, OSNPG 1961, nr 7, poz. 99.
2. Uchwała Zgromadzenia Ogólnego Sądu Najwyższego z dnia 15 lipca 1974 roku, Kw Pr 2/74, OSNKW 1974, nr 10, poz. 179.
3. Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 roku, V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.
4. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 roku, I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24.
5. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 2016 roku, III CZP 24/16, LEX nr 2067031.
6. Wyrok Sądu Najwyższego (7) z dnia 11 maja 1970 roku, V KRN 109/70, OSNKW 1970, nr 9, poz. 101.

7. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1970 roku, IV KR 32/70, OSNPG 1970, nr 9–10, poz. 125.
8. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 lipca 1970 roku, Rw 700/70, LEX nr 21320.
9. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 1971 roku, I KR 63/71, OSP 1972, z. 5, s. 83.
10. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 1972 roku, V KRN 544/71, LEX nr 21454.
11. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 1972 roku, V KRN 209/72, OSNKW 1972, nr 10, poz. 158.
12. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1973 roku, III KR 172/73, OSNKW 1974, nr 1, poz. 10.
13. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 listopada 1973 roku, II KR 285/72, OSNKW 1974, nr 4, poz. 73.
14. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 1974 roku, V KR 42/74, OSNKW 1974, nr 6, poz. 115.
15. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 1974 roku, V KR 81/74, OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264.
16. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1974 roku, I KR 438/73, OSPiKA 1976, z. 4, poz. 72.
17. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 października 1974 roku, IV KR 228/74, OSNKW 1974, nr 1, poz. 1.
18. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 stycznia 1975 roku, I KR 158/74, OSNKW 1975, nr 5, poz. 57.
19. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1975 roku, V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160.
20. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lipca 1975 roku, V KR 84/75, OSNKW 1976, nr 2, poz. 29.
21. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 kwietnia 1976 roku, III KR 57/76, LEX nr 16945.
22. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 1976 roku, II KR 48/76, OSNKW 1976, nr 10–11, poz. 133.
23. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1976 roku, I KR 64/76, OSNKW 1976, nr 6–7, poz. 91.
24. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1978 roku, VI KRN 42/78, OSNKW 1978, nr 7–8, poz. 83.



25. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 maja 1978 roku, V KR 67/78, „Gazeta Prawna” 1978, nr 23.
26. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 czerwca 1978 roku, I KR 66/78, niepubl.
27. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 1979 roku, III KR 183/73, LEX nr 21821.
28. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 1979 roku, I KR 140/79, LEX nr 17197.
29. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 stycznia 1980 roku, III KR 428/79, OSPiKA 1981, nr 4, poz. 59.
30. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1980 roku, IV KR 87/80, OSPiKA 1980, nr 12, poz. 234.
31. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 1980 roku, II KR 162/80, Legalis nr 22079.
32. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 czerwca 1980 roku, V KRN 274/79, OSNKW 1981, nr 4–5, poz. 20.
33. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 1980 roku, II KR 189/80, niepubl.
34. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 1980 roku, V KRN 178/80, OSNPG 1981, nr 5, poz. 52.
35. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 1980 roku, Rw 399/80, OSNKW 1981 nr 33, poz. 12.
36. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 1980 roku, II KR 323/80, OSNPG 1981, nr 6, poz. 73.
37. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lutego 1981 roku, II KR 2/81, OSNPG 1981, nr 10, poz. 113.
38. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 marca 1981 roku, IV KR 271/80, OSNPG 1981, nr 8, poz. 101.
39. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 1981 roku, I KR 78/81, OSNPG 1982, nr 2, poz. 22.
40. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 kwietnia 1982 roku, III KR 72/82, OSNPG 1982, nr 8, poz. 122.
41. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 maja 1982 roku, I KR 319/81, Legalis nr 23128.
42. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 maja 1982 roku, II KR 82/82, OSNKW 1982, nr 10–11, poz. 78.
43. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 października 1982 roku, II KR 220/82, LEX nr 21954.

44. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 listopada 1982 roku, II KR 186/82, OSNPG 1983, nr 5, poz. 59.
45. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1983 roku, IV KR 113/83, OSNPG 1984, nr 4, poz. 24.
46. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 1983 roku, I KR 135/83, LEX nr 21984.
47. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1984 roku, RNw 27/83, OSNPG 1984, nr 11, poz. 102.
48. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 maja 1985 roku, V KRN 222/85, OSNPG 1986, nr 1, poz. 8.
49. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 1985 roku, IV KR 180/85, OSNKW 1986, nr 9–10, poz. 81.
50. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 października 1985 roku, III KR 215/85, OSNPG 1986, nr 6, poz. 82.
51. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 1987 roku, V KRN 474/86, LEX nr 17844.
52. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1987 roku, IV KR 502/86, LEX nr 21002.
53. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 marca 1988 roku, II KR 325/87, OSNPG 1989, nr 2, poz. 33.
54. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 maja 1988 roku, II KR 92/88, Legalis nr 26267.
55. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 1997 roku, IV KKN 23/97, OSNKW 1997, nr 9–10, poz. 79.
56. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 1999 roku, IV KKN 653/98, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 10, poz. 12, LEX nr 37945.
57. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 stycznia 2000 roku, II KKN 419/97, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 6, poz. 4.
58. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 kwietnia 2000 roku, II KKN 559/97, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 9, poz. 7.
59. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2001 roku, V KKN 742/98, Legalis nr 58427.
60. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2002 roku, IV KKN 646/97, Legalis nr 345407.
61. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 czerwca 2002 roku, III KK 207/02, LEX nr 53899.

62. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 sierpnia 2002 roku, IV KK 216/02, Legalis nr 59339.
63. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 2002 roku, IV KKN 308/99, Legalis nr 326771.
64. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 listopada 2002 roku, V KKN 333/01, LEX nr 56854.
65. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2002 roku, II KKN 186/01, LEX nr 74387.
66. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 stycznia 2005 roku, II KK 151/04, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 87.
67. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 2005 roku, II KK 332/04, Legalis nr 70021.
68. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 roku, IV KK 209/06, OSNKW 2006, nr 12, poz. 114.
69. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2007 roku, IV KK 85/07, LEX nr 282827.
70. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 2008 roku, V KK 230/07, LEX nr 359261.
71. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 2008 roku, II KK 255/07, niepubl.
72. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 sierpnia 2008 roku, III KK 228/07, OSNKW 2008, nr 10, poz. 85.
73. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 października 2008 roku, IV KK 89/08, LEX nr 465598.
74. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2008 roku, III KK 153/08, niepubl.
75. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2009 roku, V KK 379/08, KZS 2009, nr 9, poz. 37, LEX nr 507949.
76. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lipca 2009 roku, V KK 20/09, Legalis nr 450603.
77. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2011 roku, II CSK 366/10, LEX nr 738098.
78. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2012 roku, III KK 333/11, niepubl.
79. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 sierpnia 2013 roku, V KK 80/13, Legalis nr 846784.
80. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 2014 roku, V KK 331/13, Legalis nr 998497.

81. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 2016 roku, V KK 25/16, Legalis nr 1508202.
82. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 marca 2017 roku, II KK 358/16, Legalis nr 1581112.
83. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2017 roku, IV KK 148/17, Legalis nr 1629211.
84. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 grudnia 2018 roku, IV KK 621/18, Legalis nr 1856246.
85. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2019 roku, V KK 143/19, LEX nr 2784012.
86. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 października 1981 roku, VI KZP 27/80, niepubl.
87. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1998 roku, II KKN 311/97, Legalis nr 44999.
88. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 lipca 2000 roku, IV KZ 63/00, OSNKW 2000, nr 7–8, poz. 70.
89. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2001 roku, KKN 488/00, niepubl.
90. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 czerwca 2003 roku, IV KK 8/03, LEX nr 80290.
91. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 września 2003 roku, III KK 125/02, LEX nr 784979.
92. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2005 roku, V KK 388/04, OSNKW 2005, nr 1, poz. 12.
93. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2005 roku, III KK 173/04, LEX nr 148194.
94. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 2005 roku, V KK 91/05, LEX nr 164280.
95. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 sierpnia 2006 roku, III KK 445/05, LEX nr 193016.
96. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2006 roku, V KK 22/06, LEX nr 198091.
97. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2007 roku, IV KK 421/06, LEX nr 459641.
98. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2007 roku, II KK 194/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 86.

99. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 2007 roku, V KK 183/06, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2007, nr 7–8, poz. 2.
100. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 roku, II KK 331/06, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2007, nr 10, poz. 14.
101. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 sierpnia 2007 roku, IV KK 222/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1864.
102. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 maja 2008 roku, II KK 262/07, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 12, poz. 17.
103. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 roku, II KK 306/09, Legalis nr 306356.
104. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 roku, III KK 276/10, OSNKW 2011, nr 7, poz. 56.
105. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 czerwca 2011 roku, III KK 39/11, Legalis nr 443546.
106. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2011 roku, V KK 187/11, Legalis nr 499563.
107. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2012 roku, III KK 366/11, OSNKW 2012, nr 10, poz. 110.
108. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 lutego 2013 roku, II KK 320/12, Legalis nr 797155.
109. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 2014 roku, II KK 1/14, Legalis nr 776805.
110. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2014 roku, III KK 359/13, LEX nr 1430390.
111. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2014 roku, V KK 375/13, LEX nr 1441479.
112. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 2014 roku, II KK 192/14, Legalis nr 1061796.
113. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 stycznia 2015 roku, V KK 290/14, Legalis nr 1172171.
114. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 2015 roku, WK 4/15, LEX nr 1710413.
115. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2015 roku, II KK 83/15, Legalis nr 1242112.

116. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2016 roku, II KK 79/15, Legalis nr 1460790.
117. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 roku, III KK 196/16, OSNKW 2017, nr 5, poz. 25.
118. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2017 roku, III KK 345/16, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2017, nr 4, poz. 5, KZS 2017, nr 5, poz. 19, LEX nr 2242366.
119. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2018 roku, V KK 472/17, LEX nr 2569756.
120. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 16 października 2018 roku, IV KK 419/18, Legalis nr 1845279.
121. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2018 roku, III KK 325/18, Legalis nr 1860685.

### **III. Sądy apelacyjne**

1. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 19 sierpnia 1991 roku, II AKr 29/91, OSA 1992, nr 1, poz. 3, LEX nr 21082.
2. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 23 stycznia 1992 roku, II AKr 155/91, KZS 1992, nr 3–9, poz. 88.
3. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z dnia 1 września 1995 roku, II AKr 79/95, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 1996, nr 4, poz. 23.
4. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 27 maja 1999 roku, II AKa 80/99, „Prokuratura i Prawo” 1999, nr 11, poz. 24.
5. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 16 maja 2002 roku, II AKa 64/02, OSA 2003, nr 6, poz. 62.
6. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 11 maja 2004 roku, II Aka 101/04, „Prokuratura i Prawo” 2005, nr 1, poz. 23.
7. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 26 października 2004 roku, II AKa 207/04, KZS 2004, nr 12, poz. 28, „Prokuratura i Prawo” – wkładka 2005, nr 7–8, poz. 41, LEX nr 145529.
8. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2007 roku, II AKa 407/06, KZS 2007, z. 7–8, poz. 81.
9. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 21 maja 2008 roku, II AKa 104/08, LEX nr 399961.
10. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 8 października 2008 roku, II AKa 98/08, KZS 2008, nr 11, poz. 49.

11. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 5 listopada 2008 roku, II AKa 203/08, OSAW 2009, nr 3, poz. 140.
12. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 8 kwietnia 2009 roku, II AKa 69/09, LEX nr 534004.
13. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 22 kwietnia 2010 roku, II AKa 84/10, KZS 2010, nr 9, poz. 5.
14. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 listopada 2012 roku, II AKa 107/12, KZS 2012, nr 12, poz. 50.
15. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 28 lutego 2013 roku, II AKa 21/13, Legalis nr 733781.
16. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 17 maja 2013 roku, II AKa 97/13, Legalis nr 739512.
17. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 28 czerwca 2013 roku, II AKa 210/13, Legalis nr 746508.
18. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 lipca 2013 roku, II AKa 117/13, LEX nr 1369352.
19. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 28 sierpnia 2013 roku, II AKa 243/13, LEX nr 1369277.
20. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 12 września 2013 roku, II AKa 157/13, LEX nr 1369244.
21. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 23 września 2013 roku, II AKa 278/13, Legalis nr 1049072.
22. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 16 października 2013 roku, II AKa 305/13, LEX nr 1392144.
23. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 24 kwietnia 2014 roku, II AKa 70/14, Legalis nr 1024080.
24. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 7 maja 2014 roku, II AKa 71/14, Legalis nr 993794.
25. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 30 maja 2014 roku, II AKa 95/14, Legalis nr 992568.
26. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 17 czerwca 2014 roku, II AKa 104/14, Legalis nr 1062507.
27. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 28 sierpnia 2014 roku, II AKa 129/14, KZS 2014, nr 10, poz. 50.

28. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 listopada 2014 roku, II AKa 156/14, Legalis nr 1164630.
29. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 30 stycznia 2015 roku, II AKa 238/14, LEX nr 1651984.
30. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 26 sierpnia 2015 roku, II AKa 196/15, LEX nr 1965009.
31. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 24 września 2015 roku, II AKa 97/15, LEX nr 1997878.
32. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 10 grudnia 2015 roku, II AKa 227/15, Legalis nr 1504706.
33. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 18 grudnia 2015 roku, II AKa 418/15, LEX nr 1992947.
34. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 28 kwietnia 2016 roku, II AKa 92/16, Legalis nr 1472382.
35. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 8 marca 2017 roku, II AKa 216/16, niepubl.
36. Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 13 czerwca 2017 roku, II AKa 129/17, LEX nr 2344210.
37. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 9 maja 2018 roku, II AKa 74/18, Legalis nr 1883414.
38. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 5 lipca 2018 roku, II AKa 104/18, LEX nr 2547712.
39. Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 24 września 2008 roku, II AKz 716/08, LEX nr 493969.
40. Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 22 kwietnia 2010 roku, II AKa 84/10, KZS 2010, nr 9, poz. 51.
41. Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 5 maja 2010 roku, II AKz 199/10, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 6, poz. 22.

#### **IV. Sądy okręgowe**

1. Postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 14 maja 2018 roku, VIII Kp 608/18, niepubl.
2. Postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 26 czerwca 2018 roku, VIII Kp 656/18, niepubl.
3. Postanowienie Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 25 czerwca 2021 roku, VIII K 17/17, niepubl.



## **V. Sądy administracyjne**

1. Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 kwietnia 2008 roku, II OSK 172/07, ONSAiWSA 2009, nr 4, poz. 73.

## **VI. Pozostałe orzecznictwo**

1. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 lipca 1979 roku w sprawie 9/79, Marianne Wörsdorfer, z domu Koschniske v. Raad van Arbeid, ECR 1979, nr 6-7, poz. 2717, LEX nr 133452.
2. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 27 września 1995 roku w sprawie McCann i Inni przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 18984/91, § 161, LEX nr 397397.
3. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 28 października 1998 roku w sprawie Osman przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 23452/94, § 36, LEX nr 77238.
4. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 8 lipca 1999 roku w sprawie Tanrikulu przeciwko Turcji, skarga nr 23763/94, § 103, LEX nr 76967.
5. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 4 maja 2001 roku w sprawie McKerr przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 28883/95, § 113, LEX nr 76197.
6. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 17 stycznia 2002 roku w sprawie Calvelli i Ciglio przeciwko Włochom, skarga nr 32967/96, § 53, LEX nr 75676.
7. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 14 marca 2002 roku w sprawie Paul i Audrey Edwards przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, skarga nr 46477/99, § 74, LEX nr 75651.
8. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 30 listopada 2004 roku w sprawie Oneryildiz przeciwko Turcji, skarga nr 48939/99, [WI]. § 73, LEX nr 142252.
9. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 grudnia 2004 roku w sprawie Makaratzis przeciwko Grecji, skarga nr 50385/99, § 74, LEX nr 144348.
10. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 6 lipca 2005 roku w sprawie Nachova i inni przeciwko Bułgarii, skarga nr 43577/98 i 43579/98, § 131, LEX nr 154366.
11. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 12 października 2006 roku w sprawie Estamirov i Inni przeciwko Rosji, skarga nr 60272/00, LEX nr 195910.

12. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 5 lipca 2007 roku w sprawie Celniku przeciwko Grecji, skarga nr 21449/04, § 67, LEX nr 292185.
13. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 17 stycznia 2008 roku w sprawie Dodov przeciwko Bułgarii, skarga nr 59548/00, § 83, LEX nr 337051.
14. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 marca 2008 roku w sprawie Budayeva i Inni przeciwko Rosji, skarga nr 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02, 15343/02, § 142, LEX nr 357717.
15. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 24 marca 2009 roku w sprawie Mojsiejew przeciwko Polsce, skarga nr 11818/02, § 50, LEX nr 486948.
16. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 14 czerwca 2011 roku w sprawie Ciechońska przeciwko Polsce, skarga nr 19776/04, § 59, LEX nr 818445.
17. Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z dnia 20 września 2018 roku w sprawach skarg nr 30491/17 i 31083/17 Solska i Rybicka przeciwko Polsce, HUDOC, LEX nr 2549589.

## **Akty prawne**

### **Międzynarodowe akty prawne**

1. Dyrektywa nr 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych migrujących specjalistów z dnia 7 września 2005 roku (Dz.Urz. UE L 255/22 z 30.09.2005 r.).
2. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 roku ratyfikowana przez Radę Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w dniu 20 listopada 1958 roku (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 zał. ze zm.).
3. Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności z dnia 4 listopada 1950 roku (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.).
4. Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną (Dz.U. R.P. Nr 6, poz. 54) z dnia 13 października 1919 roku, ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską ustawą z dnia 23 września 1922 roku (Dz.U. R.P. Nr 85, poz. 761).
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.Urz. UE L 295 z 12.11.2010 r., s. 35, ze zm.).
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 roku w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia

- Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.Urz. UE L 122 z 24.04.2014 r., s. 18, ze zm.).
7. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.).
  8. Załącznik 13 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych” (Dz.Urz. ULC z 2012 r., poz. 49).

### **Krajowe akty prawne**

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.).
2. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 marca 1928 roku – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 1928 r. Nr 33, poz. 313 ze zm.).
3. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 roku o cmentarzach i chowaniu zmarłych (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1947).
5. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1740 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm.).
7. Ustawa o zawodach lekarza i lekarza dentystry z dnia 5 grudnia 1996 roku (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 790 ze zm.)
8. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2345 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks postępowania karnego (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 534 ze zm.).
10. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 roku – Prawo o ustroju sądów powszechnych (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 2072 ze zm.).
11. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 ze zm.).
12. Ustawa z dnia 28 listopada 2014 roku o ochronie i pomocy dla pokrzywdzonego i świadka (Dz.U. z 2015 r., poz. 21).
13. Ustawa z dnia 28 stycznia 2016 roku – Prawo o prokuraturze (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 66 ze zm.).

14. Ustawa z dnia 22 lipca 2016 roku o zmianie ustawy Prawo lotnicze (Dz.U. z 2016 r., poz. 1361).
15. Ustawa z dnia 30 listopada 2016 roku o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2393).
16. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 roku w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1910).
17. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 2 czerwca 2003 roku w sprawie warunków technicznych przeprowadzenia okazania (Dz.U. z 2003 r. Nr 104, poz. 981).
18. Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005 roku w sprawie biegłych sądowych (Dz.U. z 2005 r. Nr 15, poz. 133).
19. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1995).
20. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 7 kwietnia 2016 roku – Regulamin wewnętrznego urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1206 ze zm.).
21. Zarządzenie nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 roku w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (Dz.Urz. MliR z 2015 r., poz. 30).
22. Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 sierpnia 2017 roku w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz.Urz. KGP z 2017 r., poz. 59 ze zm.).
23. Wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 maja 2020 roku zmieniające wytyczne w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz.Urz. KGP z 2020 r., poz. 20).
24. Porozumienie pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych i Prokuratorem Generalnym zawarte w dniu 18 grudnia 2013 roku.
25. Porozumienie pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej i Prokuratorem Generalnym zawarte w dniu 5 listopada 2014 roku.
26. Porozumienie pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz I Zastępcą Prokuratora Generalnego Prokuratorem Krajowym zawarte w dniu 9 listopada 2021 roku w sprawie współpracy przy podejmowaniu działań związanych z badaniem zdarzenia lotniczego.

## **Spis wykresów**

1. Liczba wypadków śmiertelnych w latach 1946–2019.
2. Liczba wypadków samolotów liniowych na jeden milion lotów w latach 1977–2017.
3. Liczba operacji lotniczych w RP w latach 1911–2020.
4. Liczba pasażerów lotów komunikacyjnych w RP w latach 1911–2020.
5. Liczba zdarzeń lotniczych w CAT w RP w latach 1911–2020.
6. Liczba wypadków lotniczych w RP w latach 1911–2020.