



**KLAUZULA BEZKARNOŚCI ZA CZYNY ZABRONIONE PRZECIWKO BEZPIECZEŃSTWU
W RUCHU POWIETRZNYM JAKO PRZYKŁAD PRAWNOKARNEJ OCHRONY ZŁOŻONYCH
DÓBR PRAWNYCH¹**

1. Wprowadzenie

Zgodnie z art. 212a ustawy – Prawo lotnicze², nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII PrLot oraz w art. 174 § 2 k.k.³ oraz wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII PrLot, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a zgłaszający zdarzenie lotnicze, 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. Przepis ten stanowi tzw. klauzulę bezkarności, ponieważ wynika z niego, że po spełnieniu warunków w nim określonych struktura przestępstwa zostanie zdekompletowana poprzez odpadnięcie karalności, a tym samym sprawca nie poniesie odpowiedzialności za swój czyn. Klauzule bezkarności funkcjonują w prawie karnym właściwie w całej jego nowożytnej historii⁴, stanowiąc swoistą obietnicę „przywileju” dla sprawcy, który po dopuszczeniu się przestępstwa podejmie społecznie aprobowane działania zmierzające do zapobieżenia jego skutkom. Zachowanie sprawcy mające na celu wyeliminowanie lub ograniczenie negatywnych następstw czynu zwykle być nazywane w literaturze „czynnym żalem”, a jego kodeksowymi przykładami są: bezkarność dobrowolnego odstąpienia od

* Uniwersytet Warszawski, e-mail: j.oleksiuk5@student.uw.edu.pl.

¹ Autor złożył tekst 24 sierpnia 2025 roku. Redakcja przyjęła tekst do publikacji 15 września 2025 roku.

² Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 ze zm.) – dalej: PrLot.

³ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2025 r. poz. 383) – dalej: k.k.

⁴ M. Klepner, *Klauzule bezkarności w polskim prawie karnym*, „Palestra” 2001, nr 9–10, s. 34.

usiłowania lub zapobieżenie skutkowi (art. 15 § 1 k.k.), odstąpienie od przygotowania (art. 17 § 1 k.k.) albo bezkarność współdziałającego, który dobrowolnie zapobiegł dokonaniu czynu zabronionego (art. 23 § 1 k.k.).

Klauzula bezkarności z art. 212a PrLot ma jednak zasadniczo odmienny charakter. Stwierdza ona bowiem, że uniknąć kary może sprawca czynu zabronionego, chociażby został on już dokonany i chociażby jego skutek już wystąpił. Pod tym względem istotnie różni się od przepisów wyłączających karalność czynu z części ogólnej kodeksu karnego, gdzie prawo oferuje sprawcy dobrodziejstwo niekaralności za dobrowolne doprowadzenie do niedokonania czynu (przy odpowiedzialności współdziałających będzie to niedokonanie czynu głównego) lub do niewystąpienia skutku. W przypadku art. 212a PrLot sprawcę uwalnia od odpowiedzialności sam fakt wyjawienia przez niego (a nawet inną osobę) popełnienia czynu. Osobliwość tej konstrukcji powoduje, że zasługuje ona na uwagę.

1.1. Problemy badawcze

Przed pracą tą postawiono cele badawcze, które dają się stopniować z perspektywy ich znaczenia dla analiz karnistycznych coraz dalej odbiegających od zagadnień z zakresu prawa lotniczego – szerszego prawa karnego. Na przedpolu konieczne okazało się ustalenie, jaką dokładnie treść normatywną *de lege lata* zawiera powołany przepis. Upraszczając, pierwszą część niniejszej pracy musiało stanowić gruntowne przebadanie jego znaczenia normatywnego. Chodziło tu po części o wypełnienie luki, która istnieje w tym zakresie w literaturze komentarzowej⁵.

Kolejnymi celami badawczymi niniejszej pracy były identyfikacja *ratio legis* komentowanego rozwiązania ustawowego i stwierdzenie, w jaki sposób zamysł ustawodawcy wpisuje się w paradygmat ochrony dóbr prawnych przez prawo karne. Innymi słowy, poszukiwana była odpowiedź na pytanie, jak ustawodawca godzi realizację funkcji ochronnej i sprawiedliwościowej z unormowaniem, którym dopuszcza bezkarność sprawcy

⁵ Zob. K.B. Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, Warszawa 2022, co pozostaje jedyną dostępną w tym zakresie pozycją, która prawnokarnie zorientowanego badacza zadowolić nie może.

czynu zabronionego, który został popełniony i wywołał już wyższe niż znikome zagrożenie dla dóbr prawem chronionych, a może nawet wyrządził tym dobrom uszczerbek. Na marginesie tych rozważań spróbowano sformułować postulat *de lege ferenda* dotyczący treści powołanej klauzuli, ponieważ przynajmniej niektóre wątpliwości, które mogą pojawiać się na jej tle, znajdują swe źródło w leksykalnej warstwie przepisu⁶. Propozycja alternatywnego brzmienia art. 212a PrLot pozwolić miała również dokonać syntezy prowadzonych wcześniej rozważań celowościowych.

Wreszcie podjęto próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy (oraz pod jakimi warunkami) na podstawie ustalonego sposobu realizacji przez to uregulowanie funkcji ochronnej i sprawiedliwościowej możliwa jest, a teoretycznie uzasadniona, jego ekstrapolacja również na inne niż ruch lotniczy dziedziny, w których znajdujące się w obrocie dobra prawne trafiają pod ochronę prawa karnego. Chciano odpowiedzieć na pytanie, czy ten osobliwy sposób ochrony dóbr prawnych o bardziej skomplikowanym charakterze mógłby znaleźć zastosowanie chociażby w publiczno-prawnych mechanizmach odpowiedzialności za błędy medyczne.

1.2. Metody i założenia badawcze

Realizację powyższych celów oparto na metodzie dogmatycznej analizy kontekstowej⁷, a za punkt wyjścia dla niej obrano szkołę logiczno-normatywną, na którą składają się założenia o logicznej spójności całego systemu prawa oraz o szczególnym znaczeniu normy prawnej dla analiz prawnokarnych⁸. W tym duchu przyjęto dogmat o pięcioelementowej strukturze przestępstwa, według którego przestępstwem jest zachowanie dające się karnoprawnie zakwalifikować jako czyn bezprawny, karalny, karygodny i zawiniony⁹. Jednak w odróżnieniu od metody

⁶ W. Zontek, *Postdeliktualny wymiar sprawiedliwości. Klauzule niekaralności i ich systemowe umocowanie*, Kraków 2024, s. 67.

⁷ M. Królikowski, *Modele rozumowania dogmatycznego w prawie karnym*, FP 2020, nr 4, s. 31.

⁸ Zob. M. Królikowski, *Kontekstowa teoria (dogmatyki) prawa karnego*, SI 2006, nr 46, s. 183.

⁹ Zob. P. Kardas, *O relacjach między strukturą przestępstwa a dekodowanymi z przepisów prawa karnego strukturami normatywnymi*, CzPKiNP 2012, nr 4, s. 25. Por. A. Zoll, *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, KSP 1990, nr 23, s. 93–94.

czysto-normatywnej, legitymację prowadzonych rozważań usiłowano wywodzić nie ze spójności z określoną siatką pojęciową, ale z materialnej adekwatności rozstrzygnięcia z perspektywy rzeczywistego kontekstu, w jakim określone rozwiązanie prawne funkcjonuje¹⁰. Założenie to jest istotne, ponieważ można w literaturze znaleźć zarzuty formułowane pod adresem ustawodawcy, że posługuje się on klauzulami czynnego żalu w sposób niekonsekwentny i arbitralny¹¹. Prowadzone rozważania usiłowano więc otworzyć na racjonalność, mogącą płynąć spoza formalno-logicznego systemu rozumowania¹².

Komentowane rozwiązania prawne rozpatrywano z perspektywy reguł postępowania z dobrem nieredukowanych do treści przepisu typizującego. W celu ich odtworzenia odwołano się nie tylko do literatury z zakresu prawa karnego, ale również do prac dotyczących bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Powyższe miało oddać istotne dla tej pracy założenie o subsydiarności prawa karnego, ale miało również swoje uzasadnienie metodologiczne. W zakresie, w jakim praca ta poszukuje racjonalności kryminalnopolitycznej analizowanych rozwiązań, a więc uzasadnienia realno-empirycznego, zewnętrznego wobec samej normy, usiłowano wyjść poza normatywną dogmatykę i oprzeć się na dorobku innej dyscypliny naukowej, która posłużyłaby jako fundament formułowanych tez. Usiłowano w ten sposób uniknąć błędu polegającego na formułowaniu wypowiedzi o faktach na podstawie argumentów powinnościowych¹³.

2. Charakterystyka klauzuli bezkarności za czyny przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lotniczym

Dekodowanie normy prawnej z przepisu art. 212a PrLot nie stanowi problemu w warstwie jej dyspozycji (zakresu normowania). Problematyka klauzul wyłączających karalność umiejscowiona jest bowiem

¹⁰ M. Królikowski, *Modele...*, s. 31.

¹¹ W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 25. Zob. również O. Sitarz, *Karnoprawne konsekwencje różnych postaci czynnego żalu okazanego przez sprawcę przestępstwa lub wykroczenia* [w:] *Racjonalna sankcja karna w systemie prawa*, red. P. Góralski, A. Muszyńska, Warszawa 2019, s. 299–302.

¹² M. Królikowski, *Modele...*, s. 32.

¹³ Zob. R.J. Varnengo, *Autour de quelques problèmes de méthodologie juridique*, Rev. R. Jur. 1990, nr 4, s. 801.

na płaszczyźnie normy sankcjonującej¹⁴, a więc normy skierowanej do sądu nakazującej wymierzyć jednostce sankcję karną lub tego nie czynić. Klauzula taka jest dla tej normy dodatkową (obok realizacji przez czyn znamion danego typu) negatywną przesłanką jej aktualizacji¹⁵. Z punktu widzenia konsekwencji z obszaru prawa karnego materialnego, osoba, wobec której znajdzie zastosowanie klauzula bezkarności, traktowana jest więc tak, jak gdyby jej zachowanie było wprawdzie bezprawne na gruncie jakiegokolwiek gałęzi prawa, ale nie wypełniło znamion określonego typu czynu zabronionego¹⁶. W stosunku do niej pięcioelementowa struktura przestępstwa ulega rozkompletowaniu poprzez odpadnięcie karalności. Zakres normowania normy, dla której art. 212a PrLot pełni funkcję przepisu zrębowego, brzmi zatem: „nie przypisuj sprawcy odpowiedzialności¹⁷ karnej”.

Znacznie trudniejsze jest ustalenie hipotezy (zakresu zastosowania) tej normy. Chodzi, innymi słowy, o odpowiedź na pytanie, kiedy sprawca nie poniesie odpowiedzialności (kary) za swój czyn, mimo że jest on bezprawny, zgodny z ustawowym opisem typu, karygodny i zawiniony.

2.1. Katalog czynów objętych wyłączeniem karalności

Podjęcie tego problemu warto rozpocząć od nakreślenia katalogu czynów zabronionych, których karalność może być przedmiotem wyłączenia na gruncie art. 212a PrLot. Ustawa przewiduje trzy zbiory takich czynów:

¹⁴ A. Zoll, *O normie...*, s. 91.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Por. B.J. Stefańska, *Czynny żal w prawie karnym. Zagadnienia podstawowe*, Prok. i Pr. 2017, nr 9, s. 173. Z punktu widzenia prawa karnego procesowego, postępowanie karne przeciwko sprawcy, o którym ustawa stanowi, że nie podlega karze, zakończy się umorzeniem nie zaś uniewinnieniem, jak by to miało miejsce przy sprawcy, który swoim zachowaniem nie zrealizował znamion typu (zob. art. 414 § 1 zd. pierwsze zw. z art. 17 § 1 pkt 4 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 46 ze zm.).

¹⁷ Chodzi tu o odpowiedzialność w znaczeniu, jakie R.A. Duff przypisuje pojęciu *liability*. Odróżnia je od *responsibility*, przez co rozumie on odpowiedzialność „sprawczą” – gotowość do dania odpowiedzi za czyn. Natomiast *liability* oznacza podległość represji, a więc mowa o odpowiedzialności, do której można pociągnąć tego, kto za czyn jest odpowiedzialny „sprawczo” i kto udzielając tej „odpowiedzi”, nie będzie w stanie usprawiedliwić swojego postępowania. Zob. R.A. Duff, *Answering for Crime Responsibility and Liability in the Criminal Law*, Oxford 2007, s. 21–23.

przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII PrLot, przestępstwo z art. 174 § 2 k.k. oraz wykroczenia nieumyślne określone w dziale XII PrLot z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a PrLot. Ustalenie, które dokładnie przestępstwa objęte są analizowanym przepisem, jest banalne przy pierwszym i drugim zbiorze. Katalog nieumyślnych przestępstw z PrLot musi być oznaczony *expressis verbis* ze względu na art. 8 *in fine* k.k. Chodzi tu zatem o przestępstwa:

- 1) nieumyślnego wykonania lotu przy użyciu statku powietrznego z naruszeniem przepisów dotyczących ruchu lotniczego obowiązujących w obszarze, w którym lot się odbywa (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a PrLot);
- 2) nieumyślnego przekroczenia granicy państwowej bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia w czasie wykonywania lotu przy użyciu statku powietrznego (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. b PrLot);
- 3) nieumyślnego wykonania lotu przy użyciu statku powietrznego z naruszeniem wydanych ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne na podstawie art. 119 ust. 2 Pr. Lot. zakazów lub ograniczeń lotów w polskiej przestrzeni powietrznej (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. c PrLot);
- 4) nieumyślnego niestosowania się przy wykonywaniu lotu przy użyciu statku powietrznego do poleceń organów państwa oraz poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego wbrew art. 122 PrLot (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. d PrLot);
- 5) nieumyślnego wniesienia lub użycia na pokładzie statku powietrznego broni palnej, broni gazowej lub materiałów wybuchowych (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 2 PrLot);
- 6) nieumyślnego użycia obowiązujących w ruchu lotniczym znaków i sygnałów do celów niezwiązanych z tym ruchem albo w sposób mogący wprowadzić w błąd organy służby ruchu lotniczego lub załogi statków powietrznych (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 3 PrLot);
- 7) nieumyślnego nieuprawnionego użycia nadawczego urządzenia radiowego działającego w paśmie częstotliwości wyznaczonym dla

- łączności lotniczej oraz radiolokacji i radionawigacji lotniczej (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 4 PrLot);
- 8) nieumyślnego uszkodzenia lub uczynienia niezdolnym do użycia lotniska albo urządzenia służącego dla potrzeb ruchu lotniczego (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 5 PrLot);
- 9) nieumyślnego użycia jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni skutkującego zniszczeniem lub poważnym uszkodzeniem znajdującego się na lotnisku i niewykonującego operacji lotniczych statku powietrznego albo spowodowaniem zagrażającej bezpieczeństwu lotniska przerwy w jego działalności (art. 212 ust. 3 w zw. z art. 212 ust. 1 pkt 6 PrLot)¹⁸ oraz
- 10) nieumyślnego spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym (art. 174 § 2 k.k.)¹⁹.

Określenie *in abstracto*, do jakich wykroczeń klauzula bezkarności z art. 212a PrLot znajdzie zastosowanie, jest już mniej oczywiste. Ze względu na jednoznaczne brzmienie przepisu dotyczyć ona będzie wyłącznie nieumyślnie popełnionych wykroczeń z art. 210 PrLot z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a. Z pewnością nie jest jednak tak, że pozwoli ona na wyłączenie karalności wszystkich innych wykroczeń z art. 210 PrLot. Prawo wykroczeń, odwrotnie niż prawo karne *sensu stricto*, jako zasadę przyjmuje, że wykroczenie można popełnić zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie, a zatem

¹⁸ Bardzo krytycznie ocenić należy technikę legislacyjną zastosowaną przy redakcji powołanych przepisów typizujących (Zob. również W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 66). Za niedający się pogodzić z zasadą określoności zakazu uznać należy typ z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. a PrLot. Typ z art. 212 ust. 1 pkt 1 lit. d w swojej warstwie językowej odnosi się do „poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa”, jednakże innym jego znamieniem jest działanie wbrew art. 122 PrLot, który to przepis referuje jedynie do polskiej przestrzeni powietrznej. Co więcej, zawarte w tym typie sformułowanie „nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku” nie wpływa na zakres zastosowania dekodowanej z tego przepisu normy sankcjonującej, ponieważ dla realizacji znamion tego typu wystarczające jest niewykonanie poleceń nakazujących dowolne „inne postępowanie załogi”. Podobnie w art. 212 ust. 1 pkt 5 PrLot wyrazy „znajdujące się na lotnisku lub poza nim” odnoszące się do urządzeń lotniczych logicznie nie dodają żadnej treści normatywnej, ponieważ wyczerpują one klasę uniwersalną wszelkich urządzeń. Te i inne uwagi, choć istotne, stanowią rozważania poboczne i z tych względów nie zasługują w tym miejscu na więcej niż przypis.

¹⁹ Choć art. 212a PrLot nie stanowi wprost, iż nie ma on zastosowania do przestępstwa spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym lub wodnym, można ze względów systemowych przyjąć, że tak właśnie jest. Za taką wykładnią zdaje się również opowiadać W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 65.

do odpowiedzialności za wykroczenie nieumyślne nie jest konieczne ujęcie w przepisie typizującym klauzuli nieumyślności. Czasami jednak popełnienie wykroczenia przy braku zamiaru będzie wyłączone przez ustawodawcę, co, jak wskazuje się w literaturze, może nastąpić albo *expressis verbis*, albo poprzez użycie w przepisie typizującym wyrażen niepozostawiających wątpliwości co do tego, iż logicznie wykluczona jest możliwość nieumyślnego popełnienia danego typu wykroczenia²⁰.

Nie wydaje się przykładowo, by posiadacz nieruchomości niestanowiącej lotniska mógł nieumyślnie zezwalać na wykonywanie na niej startów i lądowań statków powietrznych. Jeśli osoba taka oddałaby nieruchomość dysponentowi statku powietrznego, zastrzegając, że ten może korzystać z niej w dowolny sposób, raczej nie powiedzielibyśmy, że jej zgoda obejmowała także aktywność bezprawną. Gdyby prekarzysta na oddanej nieruchomości rozpoczął produkcję narkotyków, trudno byłoby przypisać posiadaczowi odpowiedzialność za pomocnictwo, a to ze względu na brak zamiaru wymaganego przez art. 18 § 3 k.k. Podobnie – w normalnych okolicznościach – użyczenie młotka sąsiadowi nie jest bynajmniej pomocnictwem do rozboju, nawet jeśli narzędzie to posłuży później do popełnienia czynu zabronionego. Jeśli jednak przyjąć, że szeroka zgoda posiadacza nieruchomości niestanowiącej lotniska na jej używanie rzeczywiście obejmowała wszelkie formy jej wykorzystania, a więc również nielegalne wykonywanie operacji lotniczych, wówczas należy konsekwentnie przyjąć, że sprawca taki działał w zamiarze bezpośrednim, a co najmniej ewentualnym, skoro wyrażenie takiej zgody nie mogło być wynikiem nieumyślnego działania. Typ z art. 210 ust. 4 PrLot stanowi zatem wykroczenie umyślne i z tego względu jego sprawca nie może zostać objęty dobrodziejstwem art. 212a PrLot. Podobnie nie skorzysta z niego sprawca wykroczenia z art. 210 ust. 3 PrLot polegającego na podżeganiu, pomocnictwie albo usiłowaniu do popełnienia wykroczeń określonych w art. 210 ust. 1 PrLot, ponieważ zarówno wskazane w tym przepisie postacie zjawiskowe²¹, jak i forma stałalna²², wymagają zamiaru.

²⁰ A. Gubiński, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1980, s. 110.

²¹ D. Brodowski, *Podżeganie i pomocnictwo do popełnienia wykroczenia*, CzPKiNP 2023, nr 3, s. 36 i 45.

²² A. Gubiński, *Prawo...*, s. 114.

W zakresie pozostałych wykroczeń uznać należy, że możliwe jest ich popełnienie nieumyślnie, a zatem art. 212a PrLot może znaleźć zastosowanie do wykroczeń polegających na:

- 1) nieumyślnym niestosowaniu się do przepisów porządkowych wydanych na podstawie art. 83a ust. 2 PrLot obowiązujących na lotnisku (art. 210 ust. 1 pkt 5a PrLot);
- 2) nieumyślnym nieprzestrzeganiu przepisów dotyczących rejestru lotnisk przy zarządzaniu lotniskiem (art. 210 ust. 1 pkt 6 PrLot);
- 3) nieumyślnym naruszeniu zakazów lub nakazów podanych do publicznej wiadomości przez zarządzającego lotniskiem (art. 210 ust. 1 pkt 7 PrLot);
- 4) nieumyślnym niewykonaniu poleceń dowódcy statku powietrznego związanych z porządkiem na pokładzie (art. 210 ust. 1 pkt 9 PrLot);
- 5) nieumyślnym naruszeniu obowiązków w zakresie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych (art. 210 ust. 1 pkt 10 PrLot) oraz
- 6) nieumyślnym niezgłoszeniu faktu odnalezienia porzuconego statku powietrznego lub jego szczątków albo faktu bycia uczestnikiem lub świadkiem wypadku lotniczego lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem (art. 210 ust. 1 pkt 13 PrLot).

2.2. Właściwe przesłanki wyłączenia karalności

Ustaliwszy, za jakie czyny sprawca mógłby nie podlegać karze, pozostaje ustalić, jakich okoliczności wymaga ustawa, by uniknął on odpowiedzialności. Tak jak – przykładowo – w przypadku klauzuli czynnego żalu z art. 15 § 1 k.k. rzeczywistą przesłanką wyłączenia karalności czynu jest dobrowolne odstępianie przez sprawcę od dokonania czynu lub zapobieżenie jego przestępnemu skutkowi, tak w przypadku art. 212a PrLot podstawą „premi” w postaci niekaralności jest zawiadomienie o zdarzeniu lotniczym pozostającym w związku z zachowaniem stanowiącym realizację jednego z nieumyślnych typów, do których przepis ten ma zastosowanie.

Ustawa wskazuje, że zgłoszenie to może być dokonane w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których to

systemach mowa odpowiednio w art. 135a i art. 135c PrLot²³. Z treści tych przepisów wynika zatem, że zgłoszenie skutkujące wyłączeniem karalności czynu sprawcy nie powinno być kierowane do organów ścigania, a odpowiednio do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych albo do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego²⁴. Tłumaczy to, dlaczego w dalszej części art. 212a PrLot ustawodawca posłużył się wyrażeniem „jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem”. Przedmiotem zgłoszenia nie jest bowiem fakt popełnienia nieumyślnego przestępstwa lub wykroczenia, a informacja o zdarzeniu, które miało lub mogło mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu. Zgłaszający nie denuncjuje tych faktów organom ścigania, a zamiast tego przekazuje do odpowiednich organów „władzy lotniczej” informacje o zdarzeniu. Jeśli okaże się, że w związku z tym zgłoszeniem organy ścigania zostaną zawiadomione o popełnieniu nieumyślnego występkę lub wykroczenia, to za ten czyn sprawca nie będzie podlegał karze.

W tym miejscu wypada wspomnieć o jeszcze jednym nadzwyczajnym aspekcie tej szczególnej klauzuli bezkarności. Wynika z niej, że odpowiedzialności karnej za wymienione w nim przestępstwa lub wykroczenia uniknie nie tylko sprawca zgłaszający zdarzenie, ale również i sprawca niezgłaszający, ale wymieniony w tym zgłoszeniu (*verba legis*: „Nie podlega karze [...] zgłaszający zdarzenie lotnicze [...] lub osoba wymieniona w zgłoszeniu”). Oznacza to, co zupełnie niespotykane, że sprawca czynu zabronionego może nie podlegać karze, chociażby nie wykazał się on żadną społecznie aprobowaną aktywnością w postaci denuncjacji, a może

²³ Reżim zgłoszeń obowiązkowych jest właściwy zamkniętemu katalogowi podmiotów z art. 135a ust. 2 pkt 1–8 PrLot. Osoby wymienione w tym przepisie obowiązane są zgłosić wszelkie okoliczności, które miały lub mogły mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu. Zgodnie z art. 135a ust. 3 PrLot zgłoszenie powinno zostać dokonane niezwłocznie, jednak nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia. *De lege ferenda* właściwsze byłoby przyjęcie, że siedemdziesięciodwugodzinny termin rozpoczyna bieg z chwilą powzięcia przez podmiot obowiązany informacji o zdarzeniu, a nie z chwilą jego wystąpienia. W szczególności w przypadku zdarzeń, o których informacje powyżmie osoba podpisująca świadectwa zdatowności do lotów, dochowanie terminu z art. 135a ust. 3 PrLot może być niemożliwe. Dobrowolny system zgłaszania zdarzeń właściwy jest podmiotom innym niż obowiązane do zgłoszeń obowiązkowych, w zakresie innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

²⁴ Zob. art. 135a ust. 1 i art. 135c ust. 1 PrLot.

i nawet złamał wynikający z art. 135 ust. 2 PrLot nakaz dokonania zgłoszenia. Od odpowiedzialności uwalnia sam fakt bycia wymienionym w zgłoszeniu, chociażby było ono dokonane przez inną osobę.

Ustawa przewiduje dodatkowo, że odpowiedzialności uniknie ten tylko, o czym czynie zabronionym organy ścigania zostały zawiadomione w związku z dokonaniem zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu. Oznacza to, że będzie podlegał karze sprawca, który wprawdzie dokona zgłoszenia, ale o czynie którego organy ścigania dowiedzą się z innych źródeł – w każdym razie w sposób niezwiązany z faktem dokonania zgłoszenia.

Ostatnie słowa przepisu („zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu”) muszą odnosić się nie do faktu dokonania zgłoszenia, a do faktu zawiadomienia organów ścigania o czynie w związku ze zgłoszeniem. Innymi słowy, to zawiadomienie organów ścigania w związku ze zgłoszeniem ma stanowić dla nich pierwszą informację o czynie. Odwrotna interpretacja zakłada, że słowa „zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu” odnoszą się do chwili zgłoszenia, a nie do momentu zawiadomienia organów ścigania. Przyjęcie, że to właśnie zgłoszenie – zamiast zawiadomienia – powinno poprzedzać moment, w którym organy ścigania uzyskały informację o czynie zabronionym, pozbawia jednak omawiany fragment przepisu sensu. W istocie, jeżeli zostałyby one zawiadomione przed zawiadomieniem wynikłym ze zgłoszenia, to z pewnością nie zostałyby one zawiadomione w związku ze zgłoszeniem.

Rekapitułując, do wyłączenia karalności czynów wymienionych w art. 212a PrLot konieczne jest kumulatywne wystąpienie następujących przesłanek:

- 1) sprawca musi dokonać zgłoszenia lub być w nim wymieniony;
- 2) zgłoszenie musi zostać dokonane zgodnie z dobrowolną lub obowiązkową procedurą zgłaszania zdarzeń, a więc powinno być adresowane odpowiednio do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych albo do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) organy ścigania muszą po raz pierwszy uzyskać wiedzę o czynie zabronionym w związku z dokonaniem zgłoszenia.

3. Racjonalność klauzuli bezkarności

3.1. *Ratio legis*

W literaturze przedmiotu konsekwentnie zwraca się uwagę, że klauzula wyłączenia karalności jest rozwiązaniem kryminalnopolitycznym²⁵. Cechuje ją niejednorodność w systemie prawa i to zarówno od strony teoretyczno-konstrukcyjnej, jak i funkcjonalnej. „Ustawowe ujęcie klauzul niekaralności *in concreto* zdaje się zależeć od rodzaju typu czynu zabronionego i celu, jaki w powiązaniu ze specyfiką danego przestępstwa ustawodawca chciałby osiągnąć”²⁶.

Co oczywiste, instytucja wyłączenia karalności ma działać na sprawcę motywująco i rysuje się w tym świetle jako narzędzie utylitarne²⁷, przez co rozumieć należy takie, które swoją rację bytu wywodzi z przewagi korzyści, jaką przynosi, nad szkodą, którą wywołuje. Ta ostatnia przy wszystkich odmianach odstąpienia od ukarania w klasycznie pojmowanym prawie karnym – a więc prawie karnym właściwym celowym atakom na dobro – sprowadza się do pozostawienia przestępnego czynu bez reakcji ujemnej w postaci przypisania odpowiedzialności i określenia jej zakresu²⁸. Przywrócenie zaufania i autorytetu regułom, które zostały naruszone przestępstwem, immanentnie wymaga sankcji, która gwarantować będzie restytucję ładu i więzi społecznych²⁹. Pozostawienie przestępstwa bez kary wiąże się z uszczerbkiem, który zresztą ma bardziej etyczny niż logiczny charakter³⁰. Uszczerbek ten jest stopniowalny, ponieważ

²⁵ W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 28. Zob. również Ł. Kielak, *Klauzule czynnego żalu w polskim prawie karnym*, Warszawa 2020, s. 42 i powołana tam literatura.

²⁶ W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 179–180.

²⁷ S. Tarapata, *Dobrowolność w prawnokarnej konstrukcji czynnego żalu (zagadnienia wybrane)*, CzoPKiNP 2017, nr 2, s. 28.

²⁸ Mowa tu rzecz jasna o funkcji sprawiedliwościowej prawa karnego, która słusznie na tle komentowanego rozwiązania ustawowego przeciwstawiana jest funkcji ochronnej. Zob. M. Jaworski, J. Raglewski, *Polityka Just Culture w lotnictwie cywilnym z perspektywy podstaw odpowiedzialności karnej*, KwKSSIP 2016, nr 4, s. 12.

²⁹ J. Kochanowski, *Subiektywne granice sprawstwa i odpowiedzialności karnej*, Warszawa 1985, s. 11.

³⁰ M. Królikowski, *Sprawiedliwość karania w społeczeństwach liberalnych. Zasada proporcjonalności*, Warszawa 2005, s. 11–12.

wytrącenie porządku społecznego ze stanu równowagi może nabrać różnej intensywności i z różnym natężeniem może moralnie domagać się wyrównania. Brak odwetu za zło jest więc ceną, jaką przychodzi zapłacić za określone społecznie aprobowane zachowanie sprawcy, przy czym o opłacalności tej „transakcji” decyduje ustawodawca, ważąc *in abstracto* korzyści i straty.

Zyski, jakie społeczeństwo odnosi z zachowania sprawcy, które „premiuje” bezkarnością, różnią się w zależności od przypadku. Dla celów porządkujących bardzo atrakcyjna wydaje się klasyfikacja normatywnych klauzul czynnego żalu zaproponowana przez O. Sitarz³¹. Nie obejmuje ona wprawdzie wyłącznie tych przepisów, które społecznie aprobowane zachowanie sprawcy premią całkowitą bezkarnością, a nieraz jedynie fakultatywnym nadzwyczajnym złagodzeniem kary. Autorka opowiada się jednak za szeroką definicją czynnego żalu, przez który rozumie intencjonalne zachowanie sprawcy po lub w trakcie popełnienia czynu zabronionego będące jego przeciwwakcją³². Rozróżnia ona czynny żal o charakterze przednaruszeniowym, ponaruszeniowym (który dzieli wewnętrznie na naprawczy i denuncjacyjny) i mieszanym³³. Celem pierwszej grupy klauzul premiujących jest prewencja (na gruncie przyjętej tutaj terminologii – ochrona dobra prawnego). Czynny żal ponaruszeniowy naprawczy, pełni funkcję kompensacyjną, zaś ponaruszeniowy denuncjacyjny ma pomóc w ściganiu innych przestępstw, a więc ostatecznie przypisać należy mu funkcję ochronną. Do ostatniego rodzaju czynnego żalu wyróżnionego przez O. Sitarz należą te przypadki, w których „dobro prawne zostało już naruszone, jednak od zachowania sprawcy zależy, czy wyrządzona szkoda będzie większa lub mniejsza”³⁴. Autorka zwraca uwagę, że funkcjonalnie czynny żal o charakterze mieszanym przypomina przednaruszeniowy czynny żal, a więc i jemu właściwa jest funkcja ochronna. Różni się on jedynie tym, że ze względu na już naruszone dobro, karnoprawne

³¹ O. Sitarz, *Karnoprawne...*, s. 291 i n.

³² Tamże, s. 290.

³³ Tamże, s. 291.

³⁴ Tamże, s. 298. Chodzi tu na przykład o art. 252 § 4 k.k., gdzie bezkarnością premiowany jest porywacz, który dobrowolnie odstąpi od zamiaru wymuszenia i zwolni zakładnika.

konsekwencje z reguły są „slabsze”. „Korzyść” uzyskana przez społeczeństwo z faktu podjęcia przez sprawcę zachowania premiowanego ograniczeniem reakcji karnej sprowadza się więc albo do prewencji naruszenia dobra (czynny żal przednaruszeniowy i mieszany, a także w pewien sposób ponaruszeniowy denuncjacyjny), albo do restytucji dobra prawnego (czynny żal ponaruszeniowy naprawczy).

Klauzula z art. 212a PrLot niewątpliwie ma zastosowanie do sprawcy, który dokonał już naruszenia prawa i spowodował zagrożenie dla dobra. Z pewnością nie należy ona zatem do klauzul przednaruszeniowych. Nie pełni ona także charakteru restytucyjnego, ponieważ sprawca swoim zachowaniem, za które przysługuje bezkarność, nie świadczy zadośćuczynienia ani nie naprawia wyrządzonego zła. Przepis będący w centrum zainteresowania w ramach niniejszej pracy lokuje się więc gdzieś między czynnym żalem ponaruszeniowym denuncjacyjnym a mieszanym.

Z jednej strony bowiem premiowana jest denuncjacja, z drugiej jednak denuncjacja ta z pewnością nie pomoże w ściganiu innych przestępstw, ponieważ denuncjator i – o czym nie wolno zapominać – osoba wymieniona w zgłoszeniu wolne są od odpowiedzialności karnej. Co więcej, zgłoszenie ma zostać dokonane do organów niebędących organami ścigania, co tylko unaocznia, że to nie wykrycie innych przestępstw jest celem tego mechanizmu. Klauzula z art. 212a PrLot nie jest również przykładem czynnego żalu rodzaju mieszanego, o którym pisze O. Sitarz. Istotą tej grupy jest bezpośredni wpływ sprawcy na rozmiar szkody, który mimo dokonania naruszenia może być zmienny. Innymi słowy, jeśli sprawca nie podjąłby premiowanych czynności, szkoda, która wynikła z jego naruszenia, byłaby większa, niż gdyby tego dokonał. Za takim rozumieniem *ratio legis* art. 212a PrLot opowiada się W. Zontek, zdaniem którego „w tym rozwiązaniu denuncjacja ma na celu wyłącznie zapobieżenie potencjalnym ryzykom związanym z nawarstwianiem się błędów osób stanowiących elementy systemu ruchu lotniczego, które już zostały przez nie popełnione”³⁵. Jesliby tak miało być, dlaczego premiowalibyśmy nie tylko

³⁵ W. Zontek, *Postdeliktualny...*, s. 66. Autor nie jest tu konsekwentny, ponieważ wcześniej wskazuje, że „wiedza o błędach uczestników (...) systemu ma kapitalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa i modyfikacji procedur. W tym przypadku powody stojące za kryminalizacją zachowań

denuncjatora, ale i osobę wymienioną w zgłoszeniu? Nie przyczyniła się ona wszak do zapobieżenia nawarstwienia błędów, które popełniła. Jeśli to przeciwdziałanie kumulacji błędów jest jednym z celów komentowanego rozwiązania ustawowego – a nie sposób wykluczyć, że jest – to z pewnością niejedynym.

Uzasadnienie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw³⁶, która wprowadziła art. 212a PrLot wskazuje na inny trop. Ustawa ta miała na celu implementację niektórych przepisów rozporządzenia 376/2014³⁷. Choć w art. 16 akt ten stanowi o ochronie źródeł informacji o zdarzeniach zagrażających bezpieczeństwu w lotnictwie cywilnym, to nie jest on żadnym *novum* w tym sensie, że podobne regulacje zawierała już dyrektywa 2003/42/WE³⁸ (uchylona rozp. 376/2014), którą implementowano do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze³⁹. Wprowadzono nią m.in. przepis art. 135a ust. 8 PrLot, który stanowi słabszą, bo nieistotną z punktu widzenia odpowiedzialności karnej, klauzulę ochronną⁴⁰.

Jak wynika z uzasadnienia ustawy wprowadzającej art. 212a PrLot ustawodawca świadomie wykroczył poza obowiązki nałożone nań w rozp. 376/2014⁴¹. Uzasadnienie w zakresie, w jakim odnosi się do wówczas

niebezpiecznych przeważone są przez konieczność polepszania standardów bezpieczeństwa”. To ta intuicja, za którą jednak autor nie podąża, wydaje się słuszniejsza.

³⁶ Dz.U. z 2019 r. poz. 235.

³⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. UE L z 2014 r. Nr 122 ze zm.) – dalej: rozp. 376/2014.

³⁸ Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz.U. UE L nr 167 ze zm.).

³⁹ Dz.U. z 2003 r. Nr 180, poz. 1490.

⁴⁰ W pełni podziela się w tym miejscu wszystkie krytyczne uwagi podniesione przez W. Zontka (*Postdeliktualny...*, s. 67) przeciwko technice legislacyjnej zastosowanej w tym przepisie. Jako poboczną względem głównego przedmiotu rozważań uwaga ta wymaga jedynie wzmianki.

⁴¹ Taką potrzebę sugerowała kilka lat wcześniej M. Polkowska, *Regulacje prawne zasady „kultury bezpieczeństwa” w systemie raportowania zdarzeń w lotnictwie cywilnym*, „Palestra” 2013, nr 1–2, s. 45–46.

projektowanego art. 212a wprost wskazuje, że jego uchwalenie ma stanowić „istotny krok ku wdrożeniu w Polsce zasady *«Just culture»*”⁴². To anglojęzyczne wyrażenie należy do języka prawnego – posługuje się nim prawodawca unijny w rozp. 376/2014. Ma ono również swoją definicję legalną w art. 2 pkt 12 tego aktu, zgodnie z którą oznacza politykę, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody.

Ani jednak motywy rozp. 376/2014, ani też same jednostki redakcyjne tego aktu, nie wskazują, jak urzeczywistnienie tej zasady miałoby służyć ochronie dobra prawnego, a mówiąc wprost – poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Pewne jest zatem, że art. 212a PrLot pełnić ma funkcję ochronną. Niejasne pozostaje, w jaki dokładnie sposób ma to nastąpić.

3.2. Realizacja funkcji ochronnej przez zasadę „*just culture*”

Jedną z naczelných funkcji prawa karnego jest jego funkcja ochronna⁴³. Ochrona to tyle, co zapobieganie naruszeniu, jednakże reakcja karnoprawna jest ze swojej istoty następcza względem zagrożenia lub pogwałcenia dobra prawnego⁴⁴. To swoisty paradoks, gdyż ochrona dóbr prawnych, zapewniana przez prawo karne poprzez reakcje na już dokonane czyny, zorientowana jest prospektywnie⁴⁵.

Sposób, w jaki funkcja ochronna prawa karnego jest klasycznie realizowana, pojmowany może być chociażby intuicyjnie. „Ustawodawca chroni podstawowe wartości społeczne w ten sposób, że odstrasza od ich (...)

⁴² Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze i niektórych innych ustaw, Sejm VIII kadencji, druk sejmowy nr 2988, s. 125.

⁴³ W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2014, s. 39. Por. w starszej literaturze A. Marek [w:] *Prawo karne, Zagadnienia teorii i praktyki*, red. A. Marek, Warszawa 1986, s. 12. Dla pełniejszej prezentacji typologii funkcji prawa karnego proponowanych przez różnych autorów zob. A. Marek [w:] *System Prawa Karnego. Tom I. Zagadnienia ogólne*, red. A. Marek, Warszawa 2010, s. 10 i 11.

⁴⁴ W kontekście czynnego żalu zwracał na to uwagę J. Raglewski, *Czynny żal w części ogólnej KK (wybrane zagadnienia)*, „Jurysta” 2000, nr 1, s. 15.

⁴⁵ Por. A. Marek [w:] *System...*, s. 13.

[naruszania – przyp. aut.] poprzez: najpierw – ustanowienie określonych kar (zagrożeń sankcjami karnymi) za dane typy czynów, a następnie – stosowanie kar przez odpowiednie organy państwa⁴⁶. Współcześnie nieraz odchodzi się od pojęcia „odstraszania”, a obok niego eksponuje się oddziaływanie kary polegające na „wzmacnianiu poczucia obowiązywania norm prawnych oraz wartości społecznych”⁴⁷. Ta zmiana rozłożenia akcentów jest próbą uzupełnienia prewencji „negatywnej” o „pozytywną”, która wyrażać ma się raczej w kształtowaniu świadomości prawnej i odpowiednich postaw legalistycznych, a nie w operowaniu strachem przed karą jako mechanizmem prewencyjnym⁴⁸. Tę ideę poddano ostrożnej krytyce z pozycji immanentnego związku kary z elementem odstraszania, twierdząc, że „niezależnie od tego, jak głęboko usiłowalibyśmy nasycić (...) projekt kodeksu karnego treścią tzw. prewencji pozytywnej – czynnik odstraszania i tak zasygnalizuje zawsze swoją obecność”⁴⁹. Niewątpliwie jednak nakreślone dwa modele prewencji (negatywnej i pozytywnej) sprowadzają się do wymierzenia dolegliwości sprawcy przestępstwa, w celu z jednej strony – odstraszania jego i innych osób od powtórzenia jego czynu i podzielenia jego losu, zaś z drugiej – unaocznienia jemu i tym innym osobom faktu obowiązywania prawa i objęcia jego ochroną określonych dóbr społecznych, a w konsekwencji obu tych celów, do zapobieżenia naruszenia dóbr prawnych przez innych potencjalnych sprawców w przyszłości.

Karaniu, w jego współczesnym wydaniu, towarzyszy więc założenie, że sprawcy świadomi sankcji grożącej za wyrządzenie zła odstąpią od jego wyrządzenia, pozostawiając tym samym dobro prawne w stanie nie-naruszonym. W odniesieniu do przestępstw nieumyślnych ochrona ta – przynajmniej teoretycznie – następuje poprzez motywację potencjalnych

⁴⁶ M. Królikowski, R. Zawłocki, *Prawo karne*, Warszawa 2020, s. 63. Z pojęciem „zastraszenia” mamy również do czynienia w starszej literaturze – zob. np. J. Śliwowski, *Prawo karne*, Warszawa 1975, s. 6, gdzie mowa jest o zastraszeniu w kontekście prewencji szczególnej.

⁴⁷ W. Wróbel [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 54. W amerykańskiej literaturze mówi się o potwierdzeniu obowiązywania normy („validation of the norm”). Zob. G.P. Fletcher, *The Grammar of Criminal Law*, t. 1, Oxford 2007, s. 56–57.

⁴⁸ Zob. M. Tyszka, *Nowe ramy sędziowskiego wymiaru kary w świetle nowelizacji Kodeksu karnego z dnia 7 lipca 2022 roku (uwagi krytyczne)*, CzPKiNP 2023, nr 1, s. 144–145.

⁴⁹ T. Kaczmarek, *O pozytywnej prewencji ogólnej w ujęciu projektu kodeksu karnego z 1994 r.*, „Palestra” 1995, nr 3–4, s. 66.

sprawców do niepowodowania nieakceptowalnego zagrożenia dla dobra⁵⁰. Upraszczając, skłania się ich do zachowania wymaganej ostrożności, gdyż to jej niezachowanie, stanowiące realizację znamion typu jest istotą bezprawia przestępstwa nieumyślnego. Innymi słowy, grozimy ukarać tego, kto zachowa się nieostrożnie, a ta nieostrożność skutkować będzie wypełnieniem znamion typu czynu zabronionego, toteż potencjalny sprawca w obawie przed sankcją będzie zachowywał się ostrożnie. Tak oto prewencja, która już w swoim źródłosłowie (łac. *praevenire*, czyli „zapobiegać” a dosłownie „przed” + „wychodzić”) zawiera element zapobiegawczy, a więc uprzedni względem naruszenia, realizuje się poprzez reakcję karną z istoty następczą względem swojego przedmiotu.

Taka realizacja funkcji ochronnej w swoim centrum ma sprawcę. Niewątpliwie, gdyby nie sprawca, do przestępstwa by nie doszło; przestępstwo jest bowiem zawsze czynem człowieka. Pojawia się pytanie o adekwatność tego paradygmatu zapobiegania naruszeń dóbr prawnych, zorientowanego na konkretnego człowieka będącego sprawcą określonego zła, w sytuacji wartości społecznych, których skuteczna ochrona jest przedsięwzięciem wysoce skomplikowanym.

W literaturze z zakresu nauk o bezpieczeństwie opisuje się dwa modele postrzegania i radzenia sobie z wypadkami. Pierwszy z nich nazwano teorią zgniłych jabłek (ang. *bad apple theory*)⁵¹. Według niej błąd ludzki, a więc nieumyślne naruszenie regul ostrożności, mające nieraz tragiczne skutki, jest partykularnym i losowym, nierzetelnym zachowaniem konkretnego sprawcy. To człowiek jest w tym ujęciu sprawcą zła, zaś system, w jakim funkcjonuje, jest z zasady bezpieczny i nie przyczynia się do popełnienia przez niego naruszeń. Zwolennicy tej teorii będą utrzymywać, że błąd ludzki leży u źródła zdecydowanej większości wypadków⁵². Błędy są niemiłą niespodzianką, ale nie należą w swojej istocie

⁵⁰ Zob. J. Giezek, *Naruszenie obowiązku ostrożności jako przesłanka urzeczywistnienia znamion przestępstwa nieumyślnego*, PiP 1992, nr 1, s. 74.

⁵¹ S. Dekker, *The field guide to understanding 'human error'*, Farnham 2014, s. 1 i n. Zob. również w polskiej literaturze E. Liszka, *Just culture – nowe zasady w systemie zarządzania bezpieczeństwem w portach lotniczych*, IN 2019, nr 1, s. 86.

⁵² S. Dekker, *The field...*, s. 1. Na temat tendencji do przeszacowywania odłamku wypadków spowodowanych błędem ludzkim zob. E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011, s. 73. Zakwalifikowanie

do prawidłowo funkcjonującego systemu. Wprowadzane są tam wyłącznie przez niekompetencje, nieostrożność i zawodność jego uczestników. W tym paradygmacie właściwą reakcją na wypadek jest sankcja nakierowana na sprawcę naruszenia, które legło u jego podstaw.

Niewątpliwie bardziej wyrafinowanym modelem jest systemowe ujęcie błędu ludzkiego (ang. *new view of human error*), którego bodaj najważniejszym orędownikiem we współczesnej literaturze międzynarodowej z zakresu nauk o bezpieczeństwie jest S. Dekker⁵³. Według niego błędy ludzkie są symptomem problemów leżących wewnątrz systemu⁵⁴. Naruszenie reguł ostrożności jest co prawda czynem człowieka, ale ma głębszą przyczynę. Sprawca nie ma na celu doprowadzenia do wypadku – sądzi, że wszystko robi dobrze, podczas gdy wiele robi źle. Nowe spojrzenie na błąd ludzki uwzględnia ten fakt i orientuje się na ustalenie przyczyn naruszenia bezpieczeństwa. Innymi słowy, nie ma znaczenia, kto popełnił błąd, jedynie, dlaczego i gdzie został popełniony⁵⁵.

Katastrofa lotnicza jest zdarzeniem o złożonej etiologii. Powoduje ją ciąg okoliczności, z których żadna samodzielnie nie doprowadzi do wypadku, lecz które kumulatywnie spowodują przełamanie wszystkich zabezpieczeń⁵⁶. Przyjęcie tego modelu skutkuje rozłożeniem się odpowiedzialności za bezpieczeństwo lotów nie na załogę (będącą często jedynie ostatnim ogniwem łańcucha nawarstwiających się niedociągnięć), ale na całe zespoły osób związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem⁵⁷.

Przyjęcie tych wszystkich założeń przy określaniu prawnych podstaw odpowiedzialności karnej za czyny przeciwko bezpieczeństwu

określonego zdarzenia jako błąd ludzki jest przy tym kwestią konwencji, bowiem lotnictwo jako takie jest aktywnością nieistniejącą bez człowieka, a zatem każdy wypadek ostatecznie dąłoby się do tego sprowadzić. Por. S. Dekker, *The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review*, Saf. Sci. 2011, nr 2, s. 122.

⁵³ Zob. w szczególności S. Dekker, *Just culture. Kultura sprawiedliwego traktowania*, tłum. M. Adamczyk-Grabowska, M. Grabowski, Warszawa 2018, *passim*.

⁵⁴ Zob. również E. Liszka, *Just culture...*, s. 86.

⁵⁵ E. Liszka, *Just culture...*, s. 86.

⁵⁶ J. Pinet, J.H. Henders i in., *The Dollars and Sense of Risk Management and Airline Safety*, FS. Dig. 1994, nr 12, s. 3 i 4.

⁵⁷ E. Klich, *Bezpieczeństwo...*, s. 71 i 73.

w komunikacji powietrznej⁵⁸ rzuca nowe światło na sens klauzuli z art. 212a PrLot. Ponieważ procedury bezpieczeństwa w lotnictwie nigdy nie nabiorą charakteru optymalnego, a intensywny rozwój lotnictwa generuje nowe przyczyny wypadków, konieczność dostosowywania odpowiednich procedur profilaktycznych jest stała⁵⁹. Ulepszenie procedur bezpieczeństwa nie nastąpi bez informacji o fakcie i okolicznościach naruszenia dobra, zaś wyłączenie odpowiedzialności karnej za nieumyślnie popełnione przestępstwa i wykroczenia może zachęcić sprawców do ich wyjawiania. Innymi słowy, celem tej regulacji jest poprawa bezpieczeństwa lotniczego, poprzez zachęcenie sprawców do denuncjacji własnych błędów, co pozwala na lepszą znajomość zaistniałych zdarzeń i ułatwia analizy możliwych działań korygujących, niedopuszczających do występowania analogicznych zdarzeń w przyszłości⁶⁰. Z perspektywy karnistycznej można powiedzieć, że mamy do czynienia z wyłączeniem normy sankcjonującej w celu optymalizacji normy sankcjonowanej.

Analizowany przepis jest wyrazem pewnego uwspólnotowienia odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Komunikuje, że błąd nie jest czymś nietypowym i że zapobieżenie błędom w przyszłości możliwe jest tylko poprzez analizy poprzednich. To, że państwo wycofuje się z ukarania sprawcy naruszającego reguły ostrożności w lotnictwie, może być również poczytane jako wyraz uznania swojej części winy za system, w którym do błędu doszło. Odpowiedzialność za wypadki często leży bowiem w systemie, na który składają się między innymi program szkolenia załóg, administracyjnoprawne regulacje dotyczące eksploatacji statków powietrznych i lotnisk, a także chociażby obowiązujące przepisy o dopuszczalnym czasie pracy.

⁵⁸ Niezależnie czy za przedmiot ochrony przyjmiemy bezpieczeństwo w ruchu lotniczym (tak: D. Szeleszczuk [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2023, art. 174, s. 484), czy ograniczymy go do życia i mienia (tak: G. Bogdan [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2017, s. 483) jest jasne, że chodzi tu o zapewnienie bezpieczeństwa społeczeństwu poprzez uniknięcie wypadków lotniczych.

⁵⁹ E. Klich, *Bezpieczeństwo...*, s. 71.

⁶⁰ Zob. M. Polkowska, *Regulacje...*, s. 39 i przytoczone tam uzasadnienia aktów prawa unijnego.

Oczywiście klauzula wyłączenia karalności ma ze swojej istoty zastosowanie do osoby, która naruszyła reguły postępowania z dobrem, które w przypadku ruchu lotniczego mają często charakter bardzo sformalizowany. Można by więc argumentować, że przyznanie sprawcy takiemu dobrodziejstwa niekaralności jest zbyt pobłażliwe oraz że o konieczności zmiany procedur świadczy wystąpienie wypadku mimo ich zachowania, a nie przypadki ich naruszenia. Co więcej, można by powiedzieć, że gdyby sprawca zachował reguły ostrożności, a jego zachowanie doprowadziłoby do katastrofy (lub nawet bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy stanowiącego skutek typu z art. 174 § 2 k.k.⁶¹), i tak wolny byłby od odpowiedzialności za ten skutek wobec niemożności jego obiektywnego przypisania.

Ta argumentacja jest modelowym przykładem rozumowania według teorii zgniłych jabłek. Bije z niej założenie o bezpieczeństwie systemu, które naruszane jest przez zachowania niezgodne z przyjętymi regułami postępowania. System jest jednak prawdziwie bezpieczny dopiero wtedy, gdy reguły zabezpieczają się wzajemnie. Naruszenie reguł przez sprawcę świadczy nie tylko o nim samym, lecz także o jakości samych reguł – nie tylko tych, które zostały złamane, ale również tych, które miały temu zapobiec. Jeśli wobec naruszenia reguł bezpieczeństwa przez sprawcę powiemy „tym gorzej dla sprawcy”, tak naprawdę mówimy „tym gorzej dla bezpieczeństwa”.

Pozostaje wreszcie pytanie o zaskakujące – mogłoby się wydawać – pobłażliwe⁶², potraktowanie sprawcy czynu nieumyślnego niezgłaszającego zdarzenia, ale będącego wymienionym w zgłoszeniu innej osoby. Objęcie go wyłączeniem karalności należy jednak ocenić aprobująco. Jest tak przede wszystkim ze względu na specyficzny tryb dokonywania zgłoszeń na gruncie PrLot. Zgodnie z art. 135a ust. 2 pkt 1 PrLot obowiązany do dokonania zgłoszenia jest dowódca statku powietrznego. Może się jednak zdarzyć, że to inny członek załogi, wykonując swoje obowiązki, popełniłby nieumyślny czyn zabroniony. W takim przypadku, zgłoszenie dokonane przez dowódcę statku powietrznego objęłoby i jego.

⁶¹ G. Bogdan [w:] *Kodeks...*, s. 484.

⁶² Por. M. Jaworski, J. Raglewski, *Polityka...*, s. 10, gdzie autorzy nazywają to rozwiązanie absurdalnym.

Rozwiązanie to zdaje się mieć jeszcze jedną funkcję. Być może chodzi o uwiarygodnienie organów wyznaczonych do badania wypadków lotniczych w oczach sprawcy i zachęcenie tych ostatnich do współpracy ze śledczymi⁶³. Unormowanie przeciwne skutkowałoby tym, że sprawca nieumyślnego czynu zabronionego, który nie dokonał zgłoszenia, działałby w celu ukrycia swojego naruszenia. Oczywiście poniósłby on karę, jednak za cenę tego, że organy dążące do poprawy procedur z pewnością nie uzyskałyby od niego jakichkolwiek informacji. Potencjalnie mogłoby to uniemożliwić powstrzymanie podobnych naruszeń w przyszłości – być może ze znacznie tragiczniejszym skutkiem. Chodzi więc o utworzenie konsekwentnej i rzeczywistej gwarancji⁶⁴ dla wszystkich uczestników zdarzenia, którzy współpracując z organami badającymi wypadek (i nieorzekającymi co do odpowiedzialności) przyczyniliby się – chociażby potencjalnie – do zmiany procedur i polepszeniu standardów. W ocenie ustawodawcy, abstrakcyjna korzyść ze sprawcy naruszenia skorego do współpracy ze służbami lotniczymi znacznie przewyższa stratę, jaką jest odstąpienie od ukarania go za nieumyślny czyn zabroniony. Z tym rachunkiem – w świetle systemowego ujęcia błędu ludzkiego – należy się jednoznacznie zgodzić.

4. Postulat *de lege ferenda*

Mimo tej pozytywnej oceny opisywanego mechanizmu, należy zaznaczyć, że niefortunność redakcji art. 212a PrLot jest uderzająca. Posłużenie się w nim zarówno pojęciem „wykroczenia” jak i „przestępstwa” (a każdy z tych wyrazów pada w treści przepisu trzykrotnie) jest językowo nieuzasadnione. Jak już dostrzeżono, nieczytelny jest zabieg legislacyjny polegający na skumulowaniu przesłanki zawiadomienia organów ścigania w związku ze zgłoszeniem oraz przesłanki czasowej (zawiadomienia organów ścigania, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu). Z punktu widzenia celu regulacji, poważne wątpliwości budzi również zasadność tych ograniczeń. Skoro bowiem jesteśmy jako społeczeństwo gotowi odstąpić od ukarania sprawców nieumyślnych

⁶³ Zgodnie z ogólną dyrektywą z art. 134 ust. 1 zd. drugie PrLot, komisje badające wypadki lotnicze nie orzekają co do winy ani odpowiedzialności.

⁶⁴ Por. J. Walulik, *Zasady just culture w badaniu wypadków i incydentów lotniczych*, KP 2011, nr 6, s. 101.

naruszeń w celu poprawy bezpieczeństwa, to dlaczego ograniczamy działanie tego mechanizmu do sytuacji, w których organy ścigania nie wiedzą o przestępstwie? Czy mniej nauczymy się od pilota, który wyjawia fakt i okoliczności nieumyślnego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy, gdy o samym fakcie tego niebezpieczeństwa wie już Policja? Na to pytanie należy rzecz jasna odpowiedzieć przecząco, tym bardziej, że organy ścigania nie mają na celu poprawy bezpieczeństwa procedur. Ewentualne czasowe ograniczenie premii denuncjacji nie powinno dotyczyć uprzedniej świadomości wystąpienia naruszenia a jego okoliczności, a co więcej nie powinno przyjmować się za punkt odniesienia wiedzę organów ścigania a zamiast tego – właściwej władzy lotniczej.

Mając powyższe na uwadze oraz przeprowadziwszy szczegółową analizę tego unormowania, uzasadnione wydaje się sformułowanie postulatu *de lege ferenda*. Przepis art. 212a PrLot mógłby brzmieć:

„§ 1. Nie podlega karze za nieumyślny czyn zabroniony określony w dziale XII ustawy oraz art. 173 § 2, art. 174 § 2 i art. 177 § 1 k.k. zgłaszający zdarzenie lotnicze w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, lub osoba wymieniona w zgłoszeniu, jeśli zgłoszenie ujawniło nieznane Komisji lub Prezesowi Urzędu okoliczności zdarzenia lotniczego.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się, gdy sprawca popełnił przestępstwo w okolicznościach określonych w art. 178 § 1 k.k.”.

Postuluje się zatem rezygnację z przedmiotowego wyłączenia zastosowania tego przepisu do wykroczeń z art. 210 ust. 1 pkt 1–3a PrLot⁶⁵. Celowe jest natomiast objęcie projektowaną regulacją również innych nieumyślnych przestępstw związanych z ruchem powietrznym stypizowanych w kodeksie karnym. Z perspektywy celów tej regulacji niezrozumiale jest obecne ograniczenie wyłączenia karalności jedynie do czynów, o których organy ścigania wcześniej nie wiedziały oraz takich, o których dowiedziały się w związku ze zgłoszeniem. Celem regulacji jest zachęcenie uczestników zdarzeń do współpracy z właściwymi organami mającymi na

⁶⁵ Wątpliwości budzi również, czy wyłączenie przedmiotowe, które zawiera obecne brzmienie przepisu, ma niepusty zakres zastosowania. Wydaje się bowiem, że popełnienie wskazanych wykroczeń bez zamiaru jest niemożliwe ze względu na użyte do ich typizacji znamiona czasownikowe.

celu wyjaśnianie zdarzeń lotniczych. Co więcej, posiadanie przez organy ścigania określonej informacji o zdarzeniu jest z punktu widzenia celów regulacji o tyle irrelevantne, że to nie te organy a Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych i Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, do których kierowane są zgłoszenia, odpowiadają za poprawę bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Z tego względu podstawą przywileju powinno być przekazanie informacji o okolicznościach niebezpiecznego zdarzenia, a nie o czynie przestępnym⁶⁶, z zastrzeżeniem, że zdarzenie to może nie-raz być bezpośrednim skutkiem czynu zabronionego.

Wyrażenie postulatu nowelizacji przepisu art. 212a PrLot i sformułowanie propozycji jego nowego brzmienia może być również okazją do rozwiązania problemu czynu nieumyślnego, acz popełnionego w okolicznościach, o których mowa w art. 178 § 1 k.k. Przepis ten stanowi podstawę obostrzenia kary⁶⁷ dla sprawcy, który popełnił przestępstwo z art. 173, art. 174 lub art. 177 k.k., znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia. Wydaje się, że przyznanie także tym sprawcom dobrodziejstwa wyłączenia karalności pod warunkiem dokonania zgłoszenia, jak to ma miejsce w obecnym stanie prawnym w zakresie czynu z art. 174 § 2 k.k., jest trudne do zaakceptowania. Wynika to chyba z tego, że niższa karygodność płynąca z nieumyślności takiego czynu „niwelowana” jest faktem jego popełnienia w warunkach z art. 178 § 1 k.k. (np. w stanie nietrzeźwości), a więc w warunkach bardzo poważnego i – co istotne – umyślnego naruszenia reguł postępowania z dobrem.

Mimo powyższego przedstawiona propozycja brzmienia art. 212a PrLot w istocie poszerza zakres zastosowania tego przepisu. Ponieważ jednak mamy do czynienia z klauzulą ograniczoną do przestępstw nieumyślnych, nie wydaje się, by ryzyka kryminogenności, na które zwracała uwagę O. Sitarz⁶⁸, mogły zostać uznane za nieuwzględnione. Proponowana redakcja przepisu wpisuje się skądinąd w inny zgłaszany przez tę autorkę postulat o wprowadzaniu instytucji czynnego żalu „w szerszym

⁶⁶ Odmienne M. Jaworski, J. Raglewski, *Polityka...*, s. 15.

⁶⁷ Postanowienie SN z dnia 28 czerwca 2006 r., II KK 285/05 (LEX nr 193050).

⁶⁸ O. Sitarz, *Karnoprawne...*, s. 299. Zob. również J. Raglewski, *Czynny żal...*, s. 15.

zakresie (możliwie najczęściej)”⁶⁹. Realizuje ona również rozpoznaną przez prawodawcę unijnego potrzebę urzeczywistniania zasady „*just culture*”.

5. Zamiast podsumowania, czyli o ekstrapolacji klauzuli bezkarności na inne złożone dobra prawne

Racjonalność badanego w niniejszej pracy rozwiązania normatywnego wynika przede wszystkim z kontekstu jego funkcjonowania oraz specyfiki chronionego dobra. Nie oznacza to jednak, że rozwiązanie to ma charakter uniwersalny. Trudno byłoby bowiem zaakceptować wprowadzenie analogicznej klauzuli bezkarności w odniesieniu do przestępstw popełnianych w ruchu drogowym, chociażby byłyby one nieumyślne. Skąd ta różnica? W grę zdają się wchodzić przede wszystkim czynniki pozaprawne. Lotnictwo to dziedzina wysoce złożona, a przyczyny wypadków rzadko dają się sprowadzić do jednego, powtarzalnego naruszenia reguł ostrożności. W lotnictwie do rzadkości należą wypadki podobne, tymczasem – dla porównania – w 2024 roku niemal 40% śmiertelnych wypadków drogowych spowodowanych było nadmierną prędkością⁷⁰. Możliwe, że lotnictwo cechuje się niższą społeczną tolerancją na ryzyko niż ruch drogowy, który – jako zjawisko powszechne – objęty jest mniejszą wrażliwością społeczeństwa. Wypadki drogowe, będące zwykle tragediami jednostek, nie budzą też zwykle tak silnego poruszenia społecznego jak katastrofy lotnicze.

Klauzula bezkarności, przewidziana w art. 212a PrLot, stanowi inwestycję w system bezpieczeństwa. Dla jej racjonalności konieczne jest zatem przyjęcie założenia o nieoptymalności reguł – niedoskonałości systemu. Jej zasadność jako środka skutecznej prewencji opiera się na trzech filarach. Po pierwsze, została ona zaprojektowana z myślą o ochronie złożonego dobra prawnego, a więc takiego, w odniesieniu do którego reguły ostrożności nie są intuicyjne. Po drugie, obejmuje wyłącznie przestępstwa

⁶⁹ O. Sitarz, *Karnoprawne...*, s. 302.

⁷⁰ E. Szymon, P. Rzepka, *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku*, Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2025, s. 25.

nieumyślne, co eliminuje problem kryminogenności⁷¹. Po trzecie, denuncjacja nie jest dokonywana do organów odpowiedzialnych za ściganie przestępstw, a do innych mających na celu poprawę bezpieczeństwa.

Naturalnie nasuwa się pytanie: czy kumulatywne wystąpienie tych trzech przesłanek (złożoność dobra, nieumyślność czynu, niepenalny charakter denuncjacji) wystarcza do wysunięcia postulatu utworzenia analogicznej regulacji również na innych polach? Uwypuklić należy tu dwie kwestie. Z jednej strony mechanizm ten znakomicie wpisuje się w paradygmat ochrony dóbr prawnych przez prawo karne, lecz dotyczy to jedynie wybranych sytuacji ich ochrony. Dobro prawne może być skutecznie chronione za pomocą klauzuli podobnej do komentowanej wówczas, gdy reguły postępowania z nim związane mają charakter złożony. Można przyjąć, że im trudniej – w toku analizy przyczyn wypadku – ustalić, która konkretnie reguła została naruszona i doprowadziła do zdarzenia, z tym bardziej złożonym dobrem prawnym mamy do czynienia. Z tego względu nie byłoby zasadne objęcie wyłączeniem karalności sprawcy, który nieumyślnie zaprószył ogień w lesie. Choć chronione w takim przypadku dobro niewątpliwie ma wysoką wartość, to reguła, którą naruszono, jest prosta, powszechnie znana i często lekceważona.

Z drugiej strony, rozszerzenie stosowania tej instytucji prawnej mogłoby stanowić odpowiedź na sygnalizowany już w literaturze problem kryminalizacji przestępstw nieumyślnych. Jak wskazywał M. Byczyk: „W nauce prawa reprezentowany jest pogląd, że karalność przestępstw nieumyślnych jest rzeczą niewłaściwą, i winna zostać, jeśli już nie całkowicie zniesiona, to przynajmniej w pewnym zakresie ograniczona”⁷². Równocześnie Autor ten zwracał uwagę, że „stopniowo, ale konsekwentnie rozszerza się zakres penalizacji poprzez wprowadzanie nowych typów przestępstw nieumyślnych [oraz że – przyp. aut.] jako uzasadnienie takiej tendencji wielokrotnie wskazywano na postępujący rozwój techniki”⁷³.

⁷¹ Na słuszność ograniczenia tego rozwiązania do przestępstw nieumyślnych wskazywali M. Jaworski, J. Raglewski, *Polityka...*, s. 12.

⁷² M. Byczyk, *Dekryminalizacja przestępstwa (nieświadomie) nieumyślnego?*, SP 2014, nr 3, s. 119–120. Autor odnosił to spostrzeżenie w szczególności do nieświadomej nieumyślności. Por. G.P. Fletcher, *The Grammar...*, s. 57.

⁷³ M. Byczyk, *Dekryminalizacja...*, s. 119.

Jeśli więc rzeczywiście jest tak, że postępujące skomplikowanie otaczającej nas rzeczywistości skutkuje koniecznością rozszerzenia ochrony prawa karnego, to scharakteryzowana tą pracą klauzula niekaralności jawi się jako rozwiązanie wzorcowe. Nie tylko zdaje się ona lepiej oddawać ochronną funkcję prawa karnego, ale również ogranicza kryminalizację przestępstw nieumyślnych, nie oddając jednocześnie tego problemu wyłącznie pod rozwiązanie przez prawo prywatne⁷⁴. Prawo karne nie wycofuje się z ochrony skomplikowanych dóbr prawnych przed ich nieumyślnymi naruszeniami, ale ją uadekwatnia i otwiera się na perspektywę sprawców z nieostrożności.

Klauzula z art. 212a PrLot czyni aktorów ruchu lotniczego współodpowiedzialnych za jego bezpieczeństwo. Problem ochrony skomplikowanych dóbr prawnych, na który stanowi ona odpowiedź, nie jest jednak przedmiotowo ograniczony do lotnictwa, ale występuje również przykładowo w opiece zdrowotnej, transporcie morskim, budownictwie oraz przetwórstwie chemicznym⁷⁵. Ograniczając te podsumowujące rozważania do problemu błędów medycznych, w literaturze z zakresu nauk o bezpieczeństwie zgłaszano, że ograniczenie ich kryminalizacji może być *per saldo* korzystne dla pacjentów⁷⁶. Propozycję oferowania bezkarności sprawcom, którzy ujawnią swój czyn, przyczyniając się do neutralizacji podobnych w przyszłości, należy poprzeć. Przy błędach z zakresu medycyny uzasadniają ją te same względy, które przemawiają za nią przy bezpieczeństwie ruchu lotniczego, a więc przede wszystkim złożoność dobra prawnego i nieumyślność naruszenia. Być może zatem wprowadzenie podobnej regulacji do prawa medycznego powinno objąć jedynie pewien zakres błędów. Wyznaczając zakres przedmiotowy wyłączenia karalności, pamiętać trzeba jednak, jak istotne jest uwiarygodnienie się organu optymalizującego normy postępowania przed uczestnikami systemu. Zbyt daleko idące rozróżnianie sytuacji różnych zawodów medycznych albo różnych rodzajów błędów może skutkować niewystarczającym zaufaniem adresatów obietnicy przywileju niekaralności.

⁷⁴ Por. M. Bczyk, *Dekryminalizacja...*, s. 120.

⁷⁵ S. Dekker, *The criminalization...*, s. 122.

⁷⁶ Por. S. Dekker, *The criminalization...*, s. 124

Oczywiście wprowadzenie tych mechanizmów wymagałoby aktywności po stronie państwa w postaci chociażby powołania organów odpowiedzialnych za badanie przypadków błędów medycznych i wypracowywanie nowych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Być może swoją rolę do odegrania ma tu samorząd zawodowy personelu białego. Istota problemu zdaje się jednak leżeć gdzie indziej. Aby klauzula podobna do tej z art. 212a PrLot mogła zaistnieć na jakimkolwiek polu, konieczne jest społeczne pogodzenie się z tym, że błędy są normalną częścią złożonych systemów. Konieczna jest akceptacja dla bezradności i własnej niemocy w obliczu wypadków. Tymczasem do tego, jak można sądzić, jeszcze daleka droga.

Streszczenie

Przedmiotem analizy jest klauzula bezkarności z art. 212a ustawy – Prawo lotnicze, która wyłącza karalność za nieumyślne czyny zabronione popełnione przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lotniczym pod warunkiem wyjawienia przez sprawcę lub inną osobę faktu wystąpienia zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu lotu. Mechanizm ten służy efektywnej prawnokarnej ochronie złożonego dobra prawnego, jakim jest bezpieczeństwo ruchu lotniczego, poprzez umożliwienie identyfikacji słabych ogniw systemu. Praca osadza instytucję klauzuli bezkarności w kontekście zaczerpniętych z literatury z zakresu nauk o bezpieczeństwie paradygmatów „*just culture*” oraz „*new view of human error*”. W pracy sformułowano postulat *de lege ferenda* oraz kryteria racjonalności tego rozwiązania, a więc warunki przeniesienia tego modelu na inne obszary, zwłaszcza publicznoprawnej odpowiedzialności za błędy medyczne.

Słowa kluczowe: prawo lotnicze, klauzula bezkarności, *just culture*, czynny żal, dobro prawne

The Clause of Impunity for Offences Against Aviation Safety as an Example of Criminal Law Protection of Complex Legal Goods

S u m m a r y

The paper addresses the immunity clause set out in Article 212a of the Polish Aviation Law Act, which excludes criminal liability for negligent offences committed against the safety of air traffic, provided that the perpetrator or another person discloses the occurrence of an event endangering flight safety. This mechanism enhances the criminal-law protection of the complex protected legal interest of aviation safety by enabling the identification of systemic weak points. The article situates the clause within safety-science paradigms of “just culture” and the “new view of human error.” It formulates a *de lege ferenda* proposal and criteria for assessing the rationality of this solution, that is, the conditions for transferring the model to other domains, in particular to public-law liability for medical errors.

Keywords: aviation law, immunity clause, just culture, active repentance, legal good

Jan Oleksiuk

Uniwersytet Warszawski

e-mail: j.oleksiuk5@student.uw.edu.pl