



PAWEŁ PADKOWSKI

<https://orcid.org/0009-0003-6797-2891>

badacz niezależny

Znaczenie dyrektywy prewencji ogólnej na przykładzie odpowiedzialności karnej pilota

The significance of the principle of general prevention: the example of aircraft pilots' criminal liability

ABSTRAKT: Niniejszy artykuł skupia się na dyrektywie prewencji ogólnej w odniesieniu do przestępstw zawodowych, a więc takich, które popełnione są w związku z wykonywaniem przez daną osobę swojego zawodu, gdzie nabiera ona jeszcze bardziej doniosłego znaczenia aniżeli w przypadku „klasycznych” przestępstw. Wymierzenie kary pilotowi w nadziei na wypełnienie tym sposobem dyrektywy prewencji ogólnej stoi w sprzeczności z zasadami, na których opiera się system zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie, gdzie raportowanie zdarzeń stanowi fundament jego prawidłowego funkcjonowania. Występuje więc kolizja pomiędzy tradycyjnymi sposobami mającymi zapewnić bezpieczeństwo, gdzie prawo karne reprezentuje podejście indywidualne do karania, a przepisami lotniczymi, wprowadzającymi podejście systemowe oparte na poprawie całokształtu zasad regulujących działalność lotniczą. W konsekwencji to, co teoretycznie prowadzić ma do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, w rzeczywistości prowadzi do spadku jego poziomu.

SŁOWA KLUCZOWE: odpowiedzialność karna, pilot, lotnictwo, prawo karne, prewencja ogólna

ABSTRACT: This paper examines the principle of general prevention (general deterrence) in relation to occupational crimes, that is, crimes committed by individuals in connection with the exercise of their profession. The principle acquires particular significance in this context, even more so than in the case of traditional offences. Imposing a criminal penalty on a pilot in the hope of fulfilling the directive of general prevention contradicts the principles underlying the aviation safety management system, in which incident reporting constitutes the foundation of its proper functioning. Thus, there is a conflict between traditional methods of ensuring safety, where criminal law represents an individualised approach to punishment, and aviation regulations that introduce a systemic approach based on improving the overall rules governing all aviation activities. Consequently, measures that are theoretically intended to enhance safety may, in practice, lead to its deterioration.

KEYWORDS: criminal liability, pilot, aviation, criminal law, general deterrence, crime prevention

1. Wprowadzenie

W nauce polskiego prawa karnego wyszczególnia się cele i funkcje, które to prawo ma realizować w społeczeństwie, wśród funkcji zaś wyróżniane są te zamierzone i rzeczywiste¹. W niniejszym artykule poruszone zostanie zarówno zagadnienie funkcji zamierzonych prawa karnego, przez które rozumieć należy pewne założenia przyjęte przez ustawodawcę uchwalającego dane reguły², jak i rzeczywistych. Różni autorzy określają funkcje prawa karnego oraz ich katalog we właściwy sobie sposób i z tego względu nie może być mowy o jednolitym katalogu tychże w doktrynie³.

Punktem wyjścia będzie przytoczenie jednej z definicji pojęcia funkcji prawa karnego, przykładem której jest chociażby ta przyjęta przez Alicję Grześkowiak, mówiąca o tym, że funkcją prawa karnego są „oczekiwane efekty prawa karnego albo zadania stawiane przed tym prawem”⁴. Pośród innych wyróżnianych przez doktrynę funkcji prawa karnego⁵ dla potrzeb niniejszego artykułu najważniejsza będzie funkcja zapobiegawcza. Jest ona niczym innym jak obowiązkiem państwa zapobiegania przestępstwom (a więc również i naruszeniom dóbr prawnych) poprzez działania mające na celu wpłynięcie na zachowania ludzi, w tym poprzez karanie sprawców przestępstw⁶. Za Marianem Cieślakiem stwierdzić można, że przywołana funkcja jest wręcz podstawowym zadaniem prawa karnego⁷. Nieco inaczej do terminologii podchodzi Andrzej Marek, który nazywa tę funkcję prewencyjno-wychowawczą i pisze o niej, że „celem kary i innych środków prawnokarnych jest oddziaływanie zapobiegawczo-wychowawcze zarówno na sprawcę przestępstwa, jak i na ogół społeczeństwa”⁸.

Funkcja prewencyjno-wychowawcza, zwana także zapobiegawczą, znajduje swoje umotywowanie w art. 53 § 1 k.k.⁹ W przepisie tym wskazane zostały cztery

¹ A. Marek, *Pojęcie prawa karnego, jego funkcje i podział*. (Wstęp do Systemu prawa karnego), w: *System prawa karnego*, t. 1: *Zagadnienia ogólne*, red. A. Marek, C.H.Beck, Warszawa 2010, Legalis, nb. 22.

² Ibidem.

³ Ibidem, nb. 23.

⁴ A. Grześkowiak, *Zagadnienia ogólne*, w: *Prawo karne*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 12.

⁵ Za A. Grześkowiak wyróżnić można funkcje: ochronną, gwarancyjną i kompensacyjną; a w ramach funkcji ochronnej prawa karnego wydzielić można szereg funkcji szczegółowych, takich jak karząca i zapobiegawcza, z których ta druga rozpatrywana powinna być dwupłaszczyznowo – jako prewencja indywidualna i generalna. Zob. ibidem, s. 12–20. Wyczerpująco zagadnienie to opisał również A. Marek, zob. Idem, *Pojęcie prawa...*, nb. 3–6.

⁶ A. Grześkowiak, *Zagadnienia ogólne...*, s. 16.

⁷ M. Cieślak, *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994, s. 14.

⁸ A. Marek, V. Konarska-Wrzošek, *Prawo karne*, C.H.Beck, Warszawa 2019, s. 16.

⁹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2025 r., poz. 383).

dyrektywy wymiaru kary, które sąd ma obowiązek uwzględnić w trakcie jej orzekania. Są to kolejno dyrektywy współmierności kary do stopnia winy oraz stopnia społecznej szkodliwości czynu. Obie zapewnić mają sprawiedliwość orzekanych kar. Dwie następne natomiast dotyczą celów kary, którymi są prewencja indywidualna (czyli zapobiegawcze i wychowawcze oddziaływanie kary na sprawcę przestępstwa) oraz prewencja ogólna (czyli oddziaływanie kary na całokształt społeczeństwa)¹⁰. W zakresie prewencji ogólnej wyróżnia się w nauce prawa karnego prewencję negatywną, opartą na odstraszających celach kary, oraz pozytywną¹¹. Ustawodawca w uzasadnieniu do kodeksu karnego z 1997 r. odrzucił prewencję negatywną niemal całkowicie, uznając ją za sprzeczną z godnością człowieka. Zaimplementował natomiast prewencję pozytywną, przez którą rozumieć należy wychowawczy wpływ na społeczeństwo poprzez m.in. kształtowanie świadomości prawnej, uznawanie wartości chronionych czy też budowanie autorytetu dla porządku¹².

Jak słusznie podkreśla Jacek Giezek, „Istotnym warunkiem kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa jest wysoki stopień wykrywalności przestępstw, nieuchronność ponoszenia odpowiedzialności, orzekanie kar (środków) odbieranych jako reakcja sprawiedliwa (czyli ani zbyt surowa, ani zbyt łagodna), a przy tym nieprzekraczająca stopnia winy sprawcy. Takie kary prowadzą do akceptacji przez członków społeczeństwa poszczególnych norm i systemu prawa, w konsekwencji do stabilizacji porządku prawnego (prewencja ogólna integrująca, pozytywna)”¹³. Należy zgodzić się w pełni ze stwierdzeniem, że to nie surowość kary stanowi o skuteczności prawa karnego, ale jej nieuchronność i sprawiedliwy wymiar przesądzają o podejściu społeczeństwa do wymiaru sprawiedliwości¹⁴. Choć uznać trzeba przedstawiony postulat za trudny (o ile nie niemożliwy) do zrealizowania w praktyce, to cel tak zdefiniowany, do którego dążyć powinien wymiar sprawiedliwości, jest jak najbardziej słuszny. Czy zatem trafnie założyć można, że zawsze nałożenie kary, nawet takiej sprawiedliwej (a więc ani nazbyt surowej, ani zbyt łagodnej) oraz (zdaniem

¹⁰ A. Marek, *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Marek, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, LEX/el.

¹¹ P. Kozłowska-Kalisz, *Funkcje prawa karnego*, w: *Prawo karne materialne. Część ogólna*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 29–30.

¹² A. Grześkowiak, *Zagadnienia ogólne...*, s. 17. Zob. także: I. Fredrich-Michalska, B. Stachurska-Marcińczak, *Kodeks karny; Kodeks postępowania karnego; Kodeks karny wykonawczy. Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1997, s. 153.

¹³ J. Giezek, *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, LEX/el., pkt 18.

¹⁴ Wspomnianą prawidłowość opisał już przeszło 250 lat temu Cesare Beccaria – zob. Idem, *O przestępstwach y karach wykład. Z francuskiego na język polski*, [przeł. T. Waga], [b.n.w.], Brzeg 1772, s. 103–108. W podobnym tonie wypowiadał się Lech Gardocki – zob. A. Seliga, *Nieuchronność kary to nie wszystko – rozmowa z prof. Lechem Gardockim*, „Krajowa Rada Sądownictwa” 2012, nr 4, s. 28.

wymiaru sprawiedliwości) zgodnej z przepisami prawa, prowadzić będzie do stabilizacji porządku prawnego i akceptacji norm prawnych przez społeczeństwo?

Przenosząc karnoprawne rozważania na grunt omawianego przypadku, a więc do krzyżowania się odpowiedzialności karnej z regulacjami właściwymi lotnictwu, które (w przeciwieństwie do kodeksu karnego) ukształtowane zostały zarówno przez regulacje międzynarodowe, europejskie, jak i krajowe, odnieść się należy do stworzonego na potrzeby tej analizy wyrażenia „przestępstwa zawodowe”. Nie chodzi w nim, bynajmniej, o znane na gruncie kodeksu karnego z 1932 r. pojęcie przestępcy zawodowego, obecnie definiowane jako „uczynienie sobie z popełnienia przestępstwa stałego źródła dochodu”¹⁵, a o przestępstwa, które popełnione zostają w związku z wykonywaniem przez daną osobę swojego zawodu. Są więc to typy przestępstw „uszytych” dla danego zawodu lub funkcji, najczęściej zawartych w ustawach szczególnych, odnoszących się do wykonywania danego zawodu¹⁶. Wpisują się w definicję tego wyrażenia m.in. błędy medyczne popełniane przez lekarzy bądź pielęgniarki, wykroczenia oraz przestępstwa popełniane przez personel latający i pokładowy, a także kontrolerów ruchu lotniczego. Przykładami przestępstw zawodowych, które mogą zostać popełnione przez pilota, są: naruszenie przepisów ruchu lotniczego w obszarze odbywania lotu, przekroczenie granicy państwowej bez zezwolenia w trakcie lotu, naruszenie zakazu lub ograniczenia wykonywania lotów, jak również wykonywanie lotu z naruszeniem wymagań antyhałasowych bądź też wykonywanie lotu akrobacyjnego nad skupiskiem ludności wbrew zasadom ustanowionym w Prawie lotniczym¹⁷. Wymienione przestępstwa penalizowane mogą być na podstawie przepisów Działu XII Prawa lotniczego lub na bardziej ogólnej podstawie prawnej, czyli art. 173 i 174 k.k.¹⁸

¹⁵ Zob. G. Łabuda, *Komentarz do art. 65 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna...*, pkt 4.

¹⁶ Mogą być to zarówno przestępstwa indywidualne, jak i powszechne. Jednakże w przypadku tych drugich, pomimo obejmowania ich zakresem wszystkich ludzi, którzy mogą odpowiadać karne za swoje czyny, konstrukcja tychże przepisów wskazuje na to, że są one kierowane do konkretnej grupy zawodowej. Przykładem wspomnianej wcześniej „quasiindywidualizacji” będą przepisy karne ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2024 r., poz. 838 ze zm.), które to głównie kierowane będą do osób związanych z branżą ubezpieczeniową. Podobnie art. 80 i nast. dawnej ustawy o wyrobach medycznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 1565) wprowadzał szereg przepisów karnych adresowanych powszechnie, jednakże jednoznacznie kierowanych do osób związanych z branżą medyczną (po 26 maja 2022 r. przepisy karne zastąpione zostały karami administracyjnymi). Natomiast w art. 142 i 143 ustawy o medycynie laboratoryjnej (Dz.U. z 2023 r., poz. 2125 ze zm.) zawarte zostały przepisy ustanawiające zagrożone grzywną wykroczenia będące adresowane powszechnie, jednakże w jednoznaczny sposób kierowane do osób związanych z branżą diagnostyki laboratoryjnej.

¹⁷ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r., poz. 2110 ze zm.) – dalej: Prawo lotnicze.

¹⁸ Wspomnieć należy, że penalizacja czynów zabronionych na powołanej podstawie prawnej podlega ograniczeniu zawartemu w art. 212a Prawa lotniczego.

2. Podejście systemowe a podejście personalne

Kolejny element niezbędny do zrozumienia całokształtu problemu stanowi wyjaśnienie pewnych odmienności będących fundamentem przy tworzeniu systemu prawa karnego oraz prawa lotniczego. W lotnictwie bezpieczeństwo budowane jest na podstawie założeń przyjętych w systemie SMS (ang. *Safety Management System*), który oparty jest na opracowanym i stworzonym przez Jamesa Reasona modelu „plastrów sera szwajcarskiego”¹⁹. Jest więc to tzw. podejście systemowe do eliminowania błędów ludzkich i zapobiegania im²⁰. Chodzi w nim o poprawę bezpieczeństwa poprzez m.in. zgłaszanie zdarzeń w systemie raportowania. Na podstawie raportów wyciągane są wnioski, które przekładają się na usprawnianie zarówno procedur, jak i techniki lotniczej. Dzięki takiemu rozwiązaniu komercyjne lotnictwo cywilne jest obecnie najbezpieczniejszym środkiem komunikacji²¹. System SMS zawiera w sobie zasady polityki *just culture*, czyli sprawiedliwego traktowania, według której niedozwolone jest karanie osób uczciwie przyznających się do popełnionych nieumyślnie błędów²². Jest to niezbędne, ażeby umożliwić innym naukę na błędach oraz poprawić bezpieczeństwo w lotnictwie ujmowanym całościowo²³. Jednakże polski ustawodawca, podobnie zresztą jak inni w Europie, równoległe z regulacjami prawa lotniczego opartymi na systemowym podejściu przyjmuje również bardziej tradycyjny model wyciągania konsekwencji za przestępstwa zawodowe. *A contrario* do podejścia systemowego przepisy prawa karnego i ich wykorzystanie stanowią przykład podejścia personalnego i skupiają się na karaniu jednostki za błędy przez nią popełniane. Mowa więc o dwóch odmiennych od siebie podejściach, które prowadzić mają do tego samego celu.

Jak nietrudno zauważyć, występuje w opisanej sytuacji swojego rodzaju kolizja pomiędzy tradycyjnymi sposobami mającymi zapewnić bezpieczeństwo, gdzie

¹⁹ J. Reason, *Human Error: Models and Management*, „The BMJ” 2000, vol. 320, s. 768–770. Zob. P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, w: *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, red. K. Łuczak, Uniwersytet Śląski, Katowice 2016, s. 51.

²⁰ E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym*, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom 2010, s. 213.

²¹ Zob. F. Frydrykiewicz, *IATA: Bezpiecznie jak w samolocie. Tylko pięć wypadków na 32 miliony lotów*, 15.03.2023, <https://turystyka.rp.pl/linie-lotnicze/art38126661-iata-bezpiecznie-jak-w-samolocie-tylko-piec-wypadkow-na-32-miliony-lotow> [dostęp: 21.05.2025].

²² Zob. M. Jaworski, J. Raglewski, *Polityka Just Culture w lotnictwie cywilnym z perspektywy podstaw odpowiedzialności karnej*, „Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury” 2016, z. 4 (24), s. 5–16.

²³ Zob. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/safety-management-system-sms> [dostęp: 21.05.2025].

prawo karne reprezentuje podejście indywidualne do karania, a przepisami lotniczymi wprowadzającymi podejście systemowe oparte na poprawie całokształtu zasad regulujących działalność lotniczą²⁴. Problem jest szczególnie doniosły w przypadku, gdy podejście systemowe zaczyna niedomagać, bądź też gdy pociągnięcie do odpowiedzialności karnej „przestępcy zawodowego” wydaje się uzasadnione z perspektywy prawa karnego, ale nie do końca uzasadnione, biorąc pod uwagę reguły (prawne i pozaprawne) oraz zwyczaje rządzące lotnictwem. W takim ujęciu pociągnięcie do odpowiedzialności pilota wywołuje, zdaniem Sidneya Dekkera, negatywne skutki pod postacią obniżenia poziomu bezpieczeństwa ocenianego z perspektywy danej branży²⁵. Przykładem negatywnego oddziaływania wymiaru sprawiedliwości na organizacje implementujące zasady *just culture*, a także na osoby wykonujące zawody związane z lotnictwem jest sprawa duńskich kontrolerów lotów z 2002 r. – choć nie zostali ukarani, to samo pociągnięcie ich do odpowiedzialności miało poważne skutki dla poprawnego funkcjonowania całego systemu raportowania w związku z utratą zaufania do jego całokształtu²⁶.

3. Konsekwencje penalizacji błędów ludzkich

Zaangażowanie wymiaru sprawiedliwości wywołuje w każdym środowisku atmosferę strachu i milczenia wynikającego z chęci uniknięcia potencjalnych konsekwencji prawnych – nawet wobec osób, które nie dopuściły się żadnych naruszeń²⁷. Zestawiając ten fakt z omawianym w literaturze prawa karnego podejściem, iż adresatem ogólnoprewencyjnego oddziaływania kar wymierzanych przez sąd powinno być m.in. środowisko sprawcy, stwierdzić należy, że w opisywanym układzie (prawo karne – system SMS) występuje pewnego rodzaju powiązanie. Ukazanie pilota, który działał zgodnie z przyjętymi w środowisku regułami (choć np. na granicy dozwolonej prawem), prowadzi do spadku bezpieczeństwa w lotnictwie ujmowanym całościowo, nawet jeżeli według prawnokarnych dyrektyw nałożenie kary miałoby dać pozytywny rezultat.

²⁴ Więcej na temat analizy różnic w podejściu typowym dla prawa karnego i dla *just culture* zob. M.Z. Wiśniewska, *Błędy ludzkie i just culture*, „Problemy Jakości” 2019, z. 10, s. 9–14.

²⁵ S. Dekker, *Just culture. Kultura sprawiedliwego traktowania. Między bezpieczeństwem a odpowiedzialnością*, przeł. M. Adamczyk-Garbowska, M. Garbowski, Oficyna Wydawnicza Uczelni Łazarzkiego, Warszawa 2018, s. 145.

²⁶ B. Ruitenberg, *Court Case against Dutch Air Traffic Controllers*, „The Controller. Journal of Air Traffic Control” 2002, no. 4, s. 22–24.

²⁷ S. Dekker, *Just culture...*, s. 145.

Trafnie w literaturze wskazuje się, że ocena dolegliwości kary musi także uwzględniać faktyczne konsekwencje wydania wyroku skazującego oraz orzeczenia konkretnych kar czy środków karnych²⁸. Zasadne jest również wzięcie pod uwagę faktu, że rejestracja wyroku skazującego w Krajowym Rejestrze Karnym może znacznie ograniczyć możliwość wykonywania przez sprawcę swojego zawodu²⁹. W konsekwencji, to, co odstrasza ma innych od popełnienia przestępstwa, a więc prowadzić do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, w rzeczywistości prowadzi do spadku jego poziomu z powodu braku danych niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania całego systemu. Jak słusznie wskazuje S. Dekker, „Nie ma jednak żadnych dowodów na to, że pierwotne cele wymiaru sprawiedliwości [...] są spełniane przez kryminalizację błędów ludzkich”³⁰. Co więcej, w literaturze podnoszony jest argument niewłaściwego użycia pieniędzy podatnika, gdyż postępowanie karne przeciwko pilotowi zdaje się bardziej kosztowne aniżeli analogiczne postępowanie w sprawach „typowych” dla prawa karnego³¹. Przykładem takich dodatkowych kosztów jest wysoce prawdopodobna konieczność powołania biegłego, który oceni, w jakim stopniu zachowanie pilota spełniać może przesłanki niezbędne do stwierdzenia popełnienia czynu zabronionego. Powołanie biegłego w zakresie lotnictwa w omawianym postępowaniu jest o tyle prawdopodobne, że dla oceny zachowania pilota w danej sytuacji wymagana jest wiedza specjalistyczna, której pozyskanie stanowi pewien koszt (zarówno ten wyrażony w pieniądzu, jak i ten czasowy). Przeznaczenie tych środków na poprawę bezpieczeństwa poprzez zidentyfikowanie „dziury w plastrze sera”, opisanej przez J. Reasona, i jej naprawę wydaje się znacznie lepszym użyciem państwowych środków aniżeli pociągnięcie do odpowiedzialności jednej osoby.

Na marginesie wspomnieć należy o możliwym problemie ze stwierdzeniem, czy dane zachowanie cechuje umyślność (w zamiarze ewentualnym), czy też nieumyślność, co jest zagadnieniem dowodowym w ewentualnym procesie karnym. Niniejszy fakt ma o tyle szczególne znaczenie, że polski ustawodawca rozdziela odpowiedzialność karną za przestępstwo zawodowe na granicy umyślność – nieumyślność pod warunkiem dokonania jego zgłoszenia przez pilota³².

²⁸ W. Wróbel, *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, LEX/el., pkt 56.

²⁹ Ibidem.

³⁰ S. Dekker, *Just culture...*, s. 148.

³¹ Ibidem, s. 149.

³² Zob. art. 212a Prawa lotniczego.

4. Dyrektywa prewencji ogólnej w lotnictwie

Jakie jest w takim razie znaczenie dyrektywy prewencji ogólnej w przypadku przestępstw zawodowych popełnianych przez pilotów? Odpowiedź na postawione pytanie ująć należy dwuaspektowo. Po pierwsze, w odniesieniu do prewencji ogólnej negatywnej skonstatować należy, że pociągnięcie do odpowiedzialności jednego pilota rzeczywiście może odstraszyć innych od popełnienia podobnego przestępstwa. Jednakże, jak zostało wykazane, równie dobrze prowadzić może do celowego ukrywania błędów i daleko idącej niechęci do raportowania zdarzeń w obawie przed potencjalną odpowiedzialnością. Konsekwencjami takiego zachowania są w dalszej perspektywie niewydolność systemu zarządzania bezpieczeństwem spowodowana brakiem wiarygodnych źródeł informacji i spadek ogólnego poziomu bezpieczeństwa. Choć ustawodawca stanowczo odżegnuje się od prewencji ogólnej negatywnej w uzasadnieniu do kodeksu karnego z 1997 r., to nie ulega wątpliwości, że celem kryminalizacji zachowań uznanych za szkodliwe społecznie jest przeciwdziałanie popełnieniu takich czynów w przyszłości³³. Jak zauważa A. Marek, „Należy podkreślić, że we współczesnym prawie karnym, opartym na humanistycznych założeniach, prewencja generalna, zwłaszcza polegająca na »odstraszaniu« od popełniania przestępstw (wyrazem jej dominacji w przeszłości były publiczne egzekucje przestępców, kary męczeńskie i piętnowanie), należy do przeszłości”³⁴. Krzyżują się tutaj wspomniane na początku pojęcia funkcji zamierzonych i rzeczywistych, gdyż trudno mówić o zamierzonej przez ustawodawcę stygmatyzacji osób skazanych. Przytoczone stwierdzenie A. Marka stanowi wyraz pewnego (szczytnego w swoich założeniach) postulatu, który zdaje się trudny do osiągnięcia w rzeczywistości, szczególnie że w bardzo hermetycznym środowisku pilotów (biorąc pod uwagę Polskę)³⁵ samo nałożenie sankcji karnej na jednego z nich może mieć efekt stygmatyzujący podobny do tego, jaki odczuwają osoby, które w swoim życiu odbyły karę pozbawienia wolności³⁶.

Po drugie, ukaranie pilota za przestępstwo zawodowe również nie spełnia wymogów zakładanych przez dyrektywę prewencji ogólnej pozytywnej, rozumianej jako „kształtowanie świadomości prawnej, uznawanie wartości chronionych

³³ A. Marek, *Pojęcie prawa...*, nb. 30.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Przy 4022 ważnych licencjach pilota samolotowego umożliwiających wykonywanie zarobkowego przewozu lotniczego nietrudno wyciągnąć wniosek o hermetyczności środowiska pilotów w Polsce. Zob. https://ulc.gov.pl/_download/statystyki/2024/Statystyki_personelu_lotniczego/Raport_liczba_wa%C5%BCnych_licencji_na_dzie%C5%84_31.12.2024.pdf [dostęp: 22.05.2025].

³⁶ Trafnie zjawisko stygmatyzacji osób skazanych opisuje A. Paszkiewicz w swoim artykule: Eadem, *Stygmatyzacja społeczna osób odbywających karę pozbawienia wolności – zarys problematyki*, „Przegląd Więziennictwa Polskiego” 2017, nr 97, s. 55–77.

czy też budowanie autorytetu dla porządku”³⁷. Jak zostało wykazane wcześniej, nie może być mowy o kształtowaniu świadomości prawnej i budowaniu autorytetu dla porządku, jeżeli ukarana zostaje osoba, która popełnia przestępstwo zawodowe (a więc w założeniu nieumyślnie) i w dobrej wierze zawiadamia o tym właściwe organy. Wręcz przeciwnie, pociągnięcie do odpowiedzialności za taki czyn prowadzi do obniżenia poziomu bezpieczeństwa w danej branży poprzez wywołanie atmosfery strachu i niepewności oraz budowania podejścia do organów wymiaru sprawiedliwości jako narzędzia opresji „czyhającego” tylko na dogodną okazję na ukaranie osoby dopuszczającej się, nawet nieistotnego dla bezpieczeństwa, naruszenia reguł. Na marginesie tychże rozważań konieczne jest wspomnienie, że nawet jeżeli budowanie bezpieczeństwa na podstawie zasad *just culture* sprawdza się w organizacjach oraz środowiskach zrzeszających profesjonalistów w danej dziedzinie (np. pilotów, kontrolerów, lekarzy), to zaimplementowanie podobnych zasad do całego społeczeństwa w danym kraju byłoby bardzo trudne, o ile nie niemożliwe do wykonania. Stąd to prawu karnemu przypadło zadanie znacznie trudniejsze, gdyż na podstawie reguł bardziej uniwersalnych – dających dopasować się do większej liczby sytuacji – i wykształconych przez siebie metod reakcji zapewniać musi przestrzeganie przez ludzi szeroko pojętego ładu społecznego.

5. Podsumowanie

Podsumowując, znaczenie dyrektywy prewencji ogólnej (zarówno tej negatywnej, jak i pozytywnej) uznać należy za niewielkie w odniesieniu do przestępstw zawodowych popełnianych przez pilotów. Mając na uwadze wspomnianą na początku niniejszej pracy funkcję zapobiegawczą prawa karnego, stwierdzić trzeba, że panująca obecnie w ustawodawstwie polskim „symbioza” podejścia personalnego i systemowego zdaje się funkcjonować relatywnie dobrze³⁸. Prawo lotnicze oraz system SMS zapewniają ciągłą poprawę i eliminację potencjalnych niedomagań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, a organy ścigania i wykorzystywane przez nie prawo karne interweniują w życie zawodowe pilotów relatywnie rzadko³⁹. Optymalnym dla całego

³⁷ A. Grześkowiak, *Zagadnienia ogólne...*, s. 17.

³⁸ Wniosek taki można wysnuć z rzadko pojawiających się w świecie lotniczym doniesień związanych z przenikaniem się branży lotniczej z funkcjonowaniem organów wymiaru sprawiedliwości – zob. M. Doskocz, *Jak powinno działać Just Culture? Przykład z praktyki*, 25.09.2024, <https://latajlegalnie.com/2024/09/25/jak-powinno-dzialac-just-culture-przyklad-z-praktyki/> [dostęp: 18.08.2025].

³⁹ Wniosek ten zdaje się o tyle uzasadniony, że za lata 2002–2020 z przepisów karnych Prawa lotniczego prawomocnie skazano 79 osób. Spośród prawomocnych skazań z art. 174 § 1 k.k., których to w latach 2002–2020 było 853, ze względu na zawarcie w niniejszym przepisie również znacznie bardziej popularnego ruchu lądowego nie sposób wyróżnić przypadków skazania za sprowadzenie

społeczeństwa rozwiązaniem, zapewniającym jak najlepszą realizację zasady prewencji pozytywnej, wydaje się zapewnienie wydajności systemu zarządzania bezpieczeństwem poprzez odpowiedni napływ zgłoszeń, przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości pociągania do odpowiedzialności karnej pilotów wyłącznie do przypadków umyślnego naruszenia przepisów lotniczych. Stwierdzić należy, że obecny stan prawny regulacji lotniczego prawa karnego w Polsce daje wystarczające gwarancje do urzeczywistnienia wspomnianego wcześniej, optymalnego rozwiązania kwestii karania pilotów za przestępstwa zawodowe⁴⁰. Nie oznacza to jednak, że całokształt regulacji polskiego lotniczego prawa karnego spełnia jednoznacznie postulat jasności prawa i stanowić może wzór dla ustawodawców innych państw europejskich⁴¹.

Bibliografia

- Beccaria C., *O przestępstwach y karach wykład. Z francuskiego na język polski*, [przeł. T. Waga], [b.n.w.], Brzeg 1772.
- Cieślak M., *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994.
- Dekker S., *Just culture. Kultura sprawiedliwego traktowania. Między bezpieczeństwem a odpowiedzialnością*, przeł. M. Adamczyk-Garbowska, M. Garbowski, Oficyna Wydawnicza Uczelni Łazarskiego, Warszawa 2018.
- Doskocz M., *Jak powinno działać Just Culture? Przykład z praktyki*, 25.09.2024, <https://latajlegalnie.com/2024/09/25/jak-powinno-dzialac-just-culture-przyklad-z-praktyki/> [dostęp: 18.08.2025].

bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy wyłącznie w ruchu lotniczym. Zob. *Skazania prawomocne z oskarżenia publicznego – dorośli – w latach 2002–2020*, <https://isws.ms.gov.pl/pl/baza-statystyczna/opracowania-wieloletnie/download,2853,49.html> [dostęp: 24.02.2026].

⁴⁰ Przepisy obowiązujące w Polsce spełniają wymogi stawiane przez ustawodawcę europejskiego w art. 16 ust. 6 rozporządzenia 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. Urz. UE L 122, s. 18), który to zezwala na przyjęcie w prawie krajowym reguł bardziej chroniących osoby zgłaszające zdarzenia w ramach SMS.

⁴¹ Przykładem państwa europejskiego, które rozszerzyło ochronę „przestępców zawodowych” znacznie bardziej, aniżeli jest to wymagane w państwach należących do Unii Europejskiej, jest Norwegia. W tymże kraju istnieje całkowity zakaz wykorzystywania informacji, które przekazała osoba w ramach systemu SMS, w potencjalnym postępowaniu karnym – zob. § 12-8 Lov om luftfart (luftfart-sloven), https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101/KAPITTEL_2-11-4#KAPITTEL_2-11-4 [dostęp: 18.08.2025].

- Fredrich-Michalska I., Stachurska-Marcińczak B., *Kodeks karny; Kodeks postępowania karnego; Kodeks karny wykonawczy. Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1997.
- Frydrykiewicz F., *IATA: Bezpiecznie jak w samolocie. Tylko pięć wypadków na 32 miliony lotów*, 15.03.2023, <https://turystyka.rp.pl/linie-lotnicze/art38126661-iata-bezpiecznie-jak-w-samolocie-tylko-piec-wypadkow-na-32-miliony-lotow> [dostęp: 21.05.2025].
- Galej P., *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, w: *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, red. K. Łuczak, Uniwersytet Śląski, Katowice 2016, s. 31–113.
- Giezek J., *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, LEX/el.
- Grześkowiak A., *Zagadnienia ogólne*, w: *Prawo karne*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 3–57.
- Jaworski M., Raglewski J., *Polityka Just Culture w lotnictwie cywilnym z perspektywy podstaw odpowiedzialności karnej*, „Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury” 2016, z. 4 (24), s. 5–16.
- Klich E., *Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym*, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom 2010.
- Kozłowska-Kalisz P., *Funkcje prawa karnego*, w: *Prawo karne materialne. Część ogólna*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 28–32.
- Łabuda G., *Komentarz do art. 65 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, LEX/el.
- Marek A., *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Marek, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, LEX/el.
- Marek A., *Pojęcie prawa karnego, jego funkcje i podział. (Wstęp do Systemu prawa karnego)*, w: *System prawa karnego*, t. 1: *Zagadnienia ogólne*, red. A. Marek, C.H.Beck, Warszawa 2010, Legalis.
- Marek A., Konarska-Wrzosek V., *Prawo karne*, C.H.Beck, Warszawa 2019.
- Paszkiewicz A., *Stygmatyzacja społeczna osób odbywających karę pozbawienia wolności – zarys problematyki*, „Przegląd Więziennictwa Polskiego” 2017, nr 97, s. 55–77.
- Reason J., *Human Error: Models and Management*, „The BMJ” 2000, vol. 320, s. 768–770.
- Ruitenbergh B., *Court Case against Dutch Air Traffic Controllers*, „The Controller. Journal of Air Traffic Control” 2002, no. 4, s. 22–24.
- Seliga A., *Nieuchronność kary to nie wszystko – rozmowa z prof. Lechem Gardockim*, „Krajowa Rada Sądownictwa” 2012, nr 4, s. 27–31.
- Wiśniewska M.Z., *Błędy ludzkie i just culture*, „Problemy Jakości” 2019, z. 10, s. 9–14.
- Wróbel W., *Komentarz do art. 53 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, LEX/el.

PAWEŁ PADKOWSKI

PAWEŁ PADKOWSKI

e-mail: ppadkowski@gmail.com

Pilot zawodowy i student prawa na Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie. Od 2017 r. związany z lotnictwem, a od 2021 r. student prawa; trzykrotny laureat stypendium Rektora i stypendium Fundacji Koźmińskich.

Commercial airplane pilot and law student at Koźminski University in Warsaw. Involved in the aviation industry since 2017 and a law student since 2021; three-time recipient of the Rector's Scholarship and the Koźmiński Foundation Scholarship.