



ANNA KONERT

*Plan pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych
(sprawozdanie z konferencji Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu
w Waszyngtonie 28–29.03.2011)*

1. Wprowadzenie

„Tu Pan Am. Pani córka była na pokładzie samolotu Pan Am. lot nr 103. Samolot rozbił się. Nikt nie przeżył. Jeśli ma Pani jakieś pytania, może Pani do nas zadzwonić”¹.

Wypadek lotniczy to nieoczekiwane i zazwyczaj katastrofalne wydarzenie. Spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego może doprowadzić do coraz większej liczby ofiar wypadków w najbliższej przyszłości. Cierpienie jest nieuniknioną konsekwencją jakiegokolwiek wypadku, w którym są ranni i ofiary śmiertelne. W ostatnich latach aktywna działalność osób, które doznały cierpienia na skutek wypadku lotniczego, doprowadziła do zwiększenia wysiłków branży lotniczej zmierzających do ustalenia sposobu, za pomocą którego cierpienia będą mogły być złagodzone. Przede wszystkim kwestia odpowiedniej komunikacji i odpowiedniego traktowania poszkodowanych i ich rodzin jest bardzo ważna. Istotne jest także, by rodziny ofiar otrzymały informację o katastrofie od pracowników przewoźnika jeszcze przed mediami. Następstwem wypadku lotniczego powinno być uruchomienie systemu zarządzania sytuacją kryzysową oraz stworzenie planu pomocy rodzinom ofiar. Plan powinien uwzględniać m.in. następujące kwestie: poinformowanie rodzin zmarłych, których należy otoczyć opieką i traktować z szacunkiem, zwłaszcza biorąc pod uwagę wyznawaną przez nich religię, zapewnić im natychmiastową pomoc psychologiczną, stworzyć bezpłatną linię telefoniczną, zadbać o przewóz zwłok, pomóc w zorganizowaniu pogrzebów itp.

Problem jednak polega na tym, iż brakuje zunifikowanych reguł w tym zakresie. Wprawdzie na szczeblu międzynarodowym w 2001 r. Międzynarodowa

¹ W ten sposób zostały powiadomione rodziny zmarłych w katastrofie samolotu Pan Am nr 103 w 1988 r.

Organizacja Lotnictwa Cywilnego ICAO uchwaliła wytyczne w sprawie śledztw dotyczących badania przyczyn wypadków i incydentów lotniczych (załącznik 13 do Konwencji chicagowskiej z 1944 r., Aircraft Accident and Incident Investigation)² oraz wytyczne w sprawie pomocy dla ofiar wypadków lotniczych i ich rodzin (Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families)³, nie mają one jednak charakteru wiążącego. Zawierają jedynie informacje na temat międzynarodowych standardów oraz rekomendowane praktyki.

Na szczeblu europejskim, 29 października 2009 r., Komisja przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im⁴. Rozporządzenie to zastąpiło dyrektywę Rady 94/56/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym⁵ i weszło w życie 2 grudnia 2010 r. jako rozporządzenie europejskie 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im⁶. Ma ono na celu uaktualnienie istniejących regulacji w dziedzinie badania wypadków lotniczych. Wcześniejsze regulacje nie odpowiadały już nowemu wspólnemu rynkowi lotniczemu i wiedzy specjalistycznej, koniecznej przy coraz bardziej skomplikowanych układach statków powietrznych. Narastające różnice dotyczące możliwości prowadzenia dochodzeń w państwach członkowskich uzasadniały wprowadzenie nowych wytycznych wspierających współpracę i koordynację krajowych organów dochodzeniowych. Wspomniane rozporządzenie nakłada na państwa członkowskie obowiązek stworzenia programu pomocy dla rodzin ofiar wypadków lotniczych, jednak żadnemu państwu nie udało się jeszcze stworzyć takiego programu.

Wśród ustawodawstw krajowych należy przede wszystkim wyróżnić regulacje Stanów Zjednoczonych. Po katastrofie TWA 800, w której zginęło 230 osób, 31 lipca 1996 r. wydano ustawę o pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych (Aviation Disaster Family Assistance Act), która zostanie omówiona w dalszej części artykułu.

2. Konferencja NTSB

W dniach 28–29 marca 2011 r. odbyła się konferencja organizowana przez Narodową Radę Bezpieczeństwa Transportu, NTSB (National Transportation Safety Board). NTSB to utrzymywana przez Kongres Stanów

² Aircraft Accident and Incident Investigation; ICAO Guidelines, ICAO Publications Annex 13, 9th edition, July 2001

³ ICAO Circular 285-AN/166.

⁴ COM(2009) 611 wersja ostateczna.

⁵ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

⁶ Dz.Urz. UE, seria L, nr 295 z 12 listopada 2010 r.

4/2011

Zjednoczonych amerykańska rządowa niezależna organizacja zajmująca się badaniem wypadków lotniczych, drogowych, wodnych i kolejowych w USA.

Konferencja była poświęcona problematyce pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych – „Family Assistance: Promoting an International Approach for the Transportation Industry”. Rozpoczęło ją wystąpienie przewodniczącej NTSB, Deborah A.P. Hersman⁷. Dyskusje, które odbyły się pierwszego dnia, zostały podzielone na cztery panele. Podczas drugiego dnia konferencji zaprezentowano strukturę, zadania i szczegółowe działania NTSB oraz przedstawiono stanowisko rodzin poszkodowanych w wypadkach lotniczych zrzeszonych w różnych organizacjach, np. ACVFG.

Panel 1

Stowarzyszenia Rodzin Poszkodowanych (Family Member Groups)

Moderator: Mark R. Rosekind, Członek NTSB

- *Hans Ephraimson-Abt and Kendra St. Charles*: Stowarzyszenie na Rzecz Rodzin Poszkodowanych w Wypadkach Lotniczych (Air Crash Victims Families Group)
- *Stephane Gicquel*: Krajowa Federacja Poszkodowanych w Katastrofach (Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs)
- *Dr Elmar Giumulla*: adwokat, profesor prawa lotniczego oraz członek rodziny
- *Christophe Haddad and Sandra Assali*: Stowarzyszenie Rodzin i Przyjaciół Poszkodowanych w Wypadkach Lotniczych (Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos)
- *Paolo Pettinaroli*: Fundacja 8 października 2001 (Comitato e Fondazione 8 Ottobre 2001)
- *Matthew Ziemkiewicz*: prezes, Narodowa Fundacja wypadków Lotniczych (National Air Disaster Alliance/Foundation)

Panel pierwszy składał się z przedstawicieli różnych organizacji skupiających rodziny poszkodowanych w wypadkach lotniczych; był poświęcony głównie przepisom dwóch aktów prawnych: ustawy o pomocy rodzinom ofiar katastrof lotniczych (Family Assistance Act) oraz rozporządzenia 996/2010.

Ustawa przewiduje wiele form wsparcia dla rodzin, dokonywanych przez takie instytucje, jak:

- przewoźnik lotniczy,
- Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu (National Transportation Safety Board),

⁷ Wystąpienie jest dostępne na stronie internetowej NTSB <http://www.nts.gov/speeches/hersman/daph110328.html>

- Ministerstwo Zdrowia wspierane przez Ministerstwo Obrony (U.S. Department of Health and Human Services, supported by U.S. Department of Defense),
- Ministerstwo Spraw Zagranicznych (U.S. Department of State),
- Ministerstwo Sprawiedliwości (U.S. Department of Justice),
- Federalna Agencja Zarządzania kryzysowego (Federal Emergency Management Agency),
- Organizacja Czerwonego Krzyża (American Red Cross).

Na mocy ustawy przewoźnik jest zobowiązany w odpowiednim czasie do: poinformowania o wypadku rodzin ofiar oraz NTSB, dania rodzinom czasu na poinformowanie innych członków rodziny, zanim dane pasażera zostaną podane do wiadomości publicznej, stworzenia centrum wspierania rodzin, gdzie mogą oni otrzymać informacje na temat śledztwa oraz ochronę przed negatywnymi skutkami mediów. Zobowiązany jest on również do zapewnienia rodzinom transportu, noclegu, posiłków w miejscowości, gdzie nastąpił wypadek, stworzenia dla nich bezpłatnej linii telefonicznej, zorganizowania spotkań we współpracy z Ministerstwem Sprawiedliwości w celu wyjaśnienia rodzinom, jakie przysługują im prawa.

Na przewoźniku ciąży również obowiązek złożenia w ciągu 6 miesięcy do NTSB planu, w którym wyjaśnić należy sposoby zwalczania skutków wypadku lotniczego. Ustawa wylicza elementy, jakie mają znaleźć się w planie. Jest to wyliczenie minimalne.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im⁸ uchyla dyrektywę 94/56/WE. Rozporządzenie wyraźnie podkreśla rozdział między przyczynami wypadku lub incydentu a winą i odpowiedzialnością administracyjną, cywilną lub prawną. Badanie zdarzeń lotniczych ma być niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych. W stosunku do organów ds. badania zdarzeń lotniczych (którym w Polsce jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych) rozporządzenie wzmacnia ich rolę i znaczenie. Podkreślono konieczność zachowania niezależności tych organów, a także zapewnienia stosownych środków niezbędnych do wykonywania ich zadań, w tym kadr, budżetu oraz zaplecza technicznego. Natomiast kwestia pomocy rodzinom poszkodowanych w wypadkach lotniczych została uregulowana zaledwie w jednym artykule pt.: „Pomoc udzielana ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom”. Każde państwo członkowskie zostało zobligowane do opracowania na poziomie krajowym planu działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku w lotnictwie cywilnym. Tęgo rodzaju plan działania obejmuje również pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich

⁸ Dz.Urz. UE, seria L, nr 295 z 12 listopada 2010 r.

4/2011

rodzinom. Państwa członkowskie muszą ponadto zapewnić, aby wszystkie linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Plany te mają objąć m.in. pomoc psychologiczną dla poszkodowanych i ich rodzin oraz pozwalają liniom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Państwa członkowskie następnie mają za zadanie przeprowadzić audyt planów pomocy sporządzonych przez linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium oraz zachęcić również linie lotnicze z państw trzecich, które działają w Unii, do podobnego przyjęcia planu pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Rozporządzenie przewiduje również powołanie osoby kontaktowej odpowiedzialnej za udzielanie informacji poszkodowanym i ich rodzinom.

Dyrektor Biura Żeglugi Powietrznej ICAO Nancy Graham wskazała na dokument wydany przez ICAO, tzw. ICAO CIR 285 – „Wytyczne w sprawie pomocy dla ofiar wypadków lotniczych i ich rodzin” (Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Familie). Zawiera on wytyczne i omawia rodzaje pomocy udzielanej zarówno samym ofiarom, jak i ich rodzinom, wskazując osoby, których zadaniem jest ich świadczenie, oraz osoby, które z takiej pomocy mogą skorzystać. Podaje również przykłady tzw. planów reagowania. Wytyczne nie mają mocy wiążącej, jedynie charakter rekomendacji.

Panel 2

Przemysł Transportowy (Transportation Industry, Vendors, and Disaster Service Organizations)

Moderator: Earl F. Weener, członek NTSB

- *James L. Casey*: wiceprezes, Stowarzyszenie Transportu Lotniczego (Air Transport Association)
- *Raynel Gonzalez*: Manager, CareTeam Services, Carnival Cruise Lines
- *Robert A. Jensen and Frank A. Ciaccio*: prezes i wiceprezes, Kenyon International Emergency Services
- *Ken Jenkins*: dyrektor, BMS Global, LLC
- *Armond T. Mascelli*: wiceprezes, Amerykański Czerwony Krzyż (American Red Cross)

Analiza debaty przeprowadzonej w ramach drugiego panelu wskazuje, jak istotną kwestią jest fakt, iż na miejscu po katastrofie pojawiają się przedstawiciele takich organizacji, jak Czerwony Krzyż czy też organizacji mających na celu świadczenie usług przedsiębiorstwom, rządów i innym podmiotom planowania i reagowania na sytuacje kryzysowe z udziałem szkód na osobie (jak uszkodzenie ciała lub utrata życia ludzkiego), jak np. Kenyon International Emergency Services. Misją tej organizacji jest pomoc ludziom i organizacjom przetrwać

i przejść przez zwykłe procesy powypadkowe, jak szok, smutek itp. Ogromną rolę pełnią tu zarówno organizacje „zewnętrzne”, jak i departamenty zarządzania sytuacją kryzysową przewoźników lotniczych oraz regularne spotkania przedstawicieli linii lotniczych ze wspomnianymi organizacjami w celu wymiany doświadczeń w zakresie zarządzania kryzysem, szczególnie wyjaśniające zasady wynikające z wewnętrznych regulaminów poszczególnych przewoźników lotniczych.

Panel 3

Agencje rządowe bezpieczeństwa transportu (Government Transportation Safety Agencies)

Moderator: Christopher A. Hart, wiceprzewodniczący NTSB

- *Dr Harold Demuren*: dyrektor generalny, Nigeryjski Urząd Lotnictwa Cywilnego (Nigerian Civil Aviation Authority)
- *Nancy Graham*: dyrektor, Biuro Żeglugi Powietrznej ICAO (Air Navigation Bureau, International Civil Aviation Organization)
- *Deborah A.P. Hersman*: przewodnicząca NTSB
- *Wendy A. Tadros*: Chair, przewodnicząca, Rady Bezpieczeństwa Transportu Kanady (Transportation Safety Board of Canada)
- *Jean-Paul Troadec*: dyrektor, Biuro Dochodzeń i Analiz ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile)
- *William R. Voss*: przewodniczący, Fundacja Bezpieczeństwa Lotów (Flight Safety Foundation)

Panel trzeci składał się głównie z przewodniczących poszczególnych agencji rządowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu. Niestety, nieliczne państwa posiadają tego typu organy jak amerykańskie NTSB, kanadyjskie TSB czy też francuskie BEA.

Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu (NTSB) jest niezależną agencją federalną, której celem jest znalezienie przyczyn wypadków w transporcie, promowanie bezpieczeństwa transportu oraz pomoc poszkodowanym w wypadkach transportowych i ich rodzinom. NTSB bada przyczyny wypadków, prowadzi badania w zakresie bezpieczeństwa, ocenia skuteczność programów innych agencji rządowych. Aby zapobiec wypadkom w przyszłości, NTSB wydaje zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie prowadzonych badań i analiz. Zalecenia te są wydawane dla federalnych, stanowych i lokalnych agencji rządowych i innych organizacji, których zadaniem jest poprawa bezpieczeństwa transportu. NTSB założono w 1967 r.; ma siedzibę w Waszyngtonie⁹.

⁹ <http://www.nts.gov>

Rada Bezpieczeństwa Transportu (TSB) jest niezależną agencją powołaną w celu poprawy bezpieczeństwa transportu poprzez badanie przyczyn wypadków w transporcie morskim, kolejowym i lotniczym. Agencja została powołana w 1990 r. i ma ok. 220 pracowników. Siedziba znajduje się w Gatineau, Quebec. Każdego roku do TSB jest zgłaszanych około 4000 zdarzeń (wypadków i incydentów). Te zdarzenia są bardzo zróżnicowane, poczynając od wypadków z udziałem małych samolotów, poprzez pożary na statkach morskich, pęknięcia rurociągu do wykolejenia pociągu¹⁰.

Biuro Dochodzeń i Analiz ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (BEA) to francuski organ odpowiedzialny za badania techniczne wypadków lub incydentów lotniczych na terenie Francji, w tym charakterze działa także za granicą. Każdego roku BEA prowadzi ponad 400 dochodzeń w następstwie wypadków lub incydentów w lotnictwie, jakie nastąpiły na terytorium Francji (w tym terytoria zamorskie), jako państwa miejsca zdarzenia wypadku, zgodnie z załącznikiem 13 do Konwencji chicagowskiej¹¹. BEA ma obecnie 120 pracowników, ponad połowa z nich to śledczy. BEA może zwrócić się w każdej chwili o pomoc do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (DGAC) Ministerstwa Obrony Narodowej, Służby Meteorologicznej, spedytorów i innych specjalistów¹².

W trakcie debaty można było zauważyć ogromną różnicę w funkcjonowaniu organu nigeryjskiego i pozostałych agencji. Dyrektor Demuren wyraził ubolewanie nad faktem, iż w Nigerii nie ma żadnych procedur w tym zakresie i w razie zaistnienia wypadku następuje improwizacja, co należy jak najszybciej zmienić. Ponadto podkreślił, iż tworząc reguły na szczeblu międzynarodowym, trzeba wziąć pod uwagę mentalność poszczególnych narodowości, ich specyficzną kulturę, religię itp. Podobnie dyrektor Graham zwróciła uwagę, iż często na pokładzie statku powietrznego wśród ofiar są osoby różnych wyznań i ten fakt należy wziąć pod uwagę, zwłaszcza podczas procedury związanej z przygotowaniem pogrzebów, czy też przewozu zwłok ludzkich.

Panel 4

Media

Moderator: Robert L. Sumwalt, członek NTSB

- *Peter Goelz*: Former NTSB Managing Director
- *John Hughes*: reporter, Bloomberg News Service
- *Alan Levin*: reporter, USA Today
- *Dennis Powell*: producent, ABC News
- *Lisa Stark*: korespondent, ABC News

¹⁰ <http://www.tsb.gc.ca>

¹¹ Dz.U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212, z późn. zm.

¹² <http://www.bea.aero/index.php>

Panel czwarty składał się z przedstawicieli mediów: Bloomberg News Service, USA Today oraz ABC News. W analizowanej problematyce media odgrywają istotną rolę. Niestety, często zdarza się, iż podają one nieprawdziwe informacje, np. w jednej z amerykańskich stacji telewizyjnych podano, iż świadek widział, jak pilot machał czerwoną flagą na kilka sekund przed katastrofą, co miało rzekomo oznaczać, że zaraz zginą. Drugi problem to tzw. eksperci, którzy wypowiadając się na temat katastrofy nie są w stanie przedstawić merytorycznych rozwiązań.

Alan Levin twierdzi, że najważniejsze jest przygotowanie merytoryczne do przekazywania informacji na temat wypadku i należy podjąć starania, by dokonywać odpowiedniego wyboru ekspertów (wskazując, iż w sytuacji wypadku lotniczego zawsze kontaktują się z pilotem, który jest w stanie wypowiedzieć się np. na temat techniki wykonywania lotów).

Natomiast John Hughes stwierdził, iż klienci żądają od stacji informacji „teraz” i podkreślił „ja z chęcią przemyślałbym sprawę kilka dni i napisał komentarz po dokładnym sprawdzeniu faktów ... jednakże klienci żądają informacji teraz, w tej chwili i trzeba tę lukę informacyjną wypełnić tym, co mamy, dlatego często korzystamy ze źródeł, których wiarygodności merytorycznej nie jesteśmy w stanie potwierdzić stuprocentowo”.

3. Uwagi końcowe (propozycje zmian)

Niniejszy artykuł dotyczy jedynie lotów cywilnych. Nie można jednak zapominać o wypadkach lotów państwowych czy wojskowych, które również wymagają stworzenia planu pomocy rodzinom ofiar, np. w katastrofie w Smoleńsku z 10 kwietnia 2010 r. Wśród kwestii najpilniejszych i najważniejszych przy udzieleniu pomocy rodzinom ofiar było sprowadzenie ciał do kraju, z czym wiązał się proces identyfikacji. W celu skoordynowania wszystkich potrzebnych działań zarządzeniem nr 5 szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów powołał 11 kwietnia 2010 r. roku zespół do spraw pogrzebów państwowych osób, które zginęły w tragicznym wypadku lotniczym pod Smoleńskiem, którego zadaniem było m.in. przygotowanie i koordynacja działań z tym związanych (uzyskiwano każdorazowo zgodę rodziny na poszczególne działania i decyzje zespołu, rozpatrywano indywidualne prośby członków rodzin zmarłych – charakter ceremonii pogrzebowej, przekazanie fragmentu ołtarza, otrzymanie ziemi z miejsca katastrofy, możliwość kremacji), koordynowanie wymiany informacji dotyczących organizacji pogrzebów osób, które zginęły w tragicznym wypadku lotniczym pod Smoleńskiem¹³. Dodatkowo, w celu przygotowywania innych rozwiązań dotyczą-

¹³ Odpowiedź sekretarza stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – z upoważnienia prezesa Rady Ministrów – na interpelację nr 16180 w sprawie pomocy rodzinom ofiar katastrofy pod Smoleńskiem dnia

cych systemu stypendialnego dla uczących się dzieci oraz dla osób znajdujących się w skomplikowanej sytuacji rodzinnej, rząd porozumiał się z utworzoną fundacją „10 kwietnia”, która powstała z inicjatywy instytucji finansowych w tym PZU SA i TP SA. Ponadto wychodząc naprzeciw życzeniom rodzin, zostały im przekazane płyty z nagraniem uroczystości na placu Piłsudskiego, a także sprowadzono ziemię z miejsca katastrofy i każda rodzina, która wyraziła takie życzenie, otrzymała specjalną urnę z ziemią¹⁴.

W wyniku analizy materiałów konferencyjnych NTSB należy uznać w razie zaistnienia katastrofy, że ważne jest stworzenie odpowiedniego procesu przekazywania informacji o wypadku, w odpowiednim czasie i w odpowiedni sposób, jeszcze przed przedostaniem się tych informacji do mediów, a także współpraca rządu, przewoźników lotniczych oraz rodzin ofiar.

Hans Ephraimson-Abt wyraził potrzebę organizowania regularnych spotkań na temat pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych zauważając, iż ostatnia konferencja dotycząca tej problematyki odbyła się w 1998 r.¹⁵ Ponadto należałoby podsumować, czego nauczyliśmy się przez te wszystkie lata i co zostało zmienione.

Delegacja Kanady słusznie zauważyła, iż nie ma żadnych standardów ogólnodostępnych na temat procedur powypadkowych w stosunku do poszkodowanych. Często gdy zdarza się wypadek lotniczy, „po prostu sprawy dalej się toczą”. Rodziny nie są w stanie ocenić prawidłowości przeprowadzanych procedur. Stąd należy stworzyć klarowne zasady i w prosty sposób przekazywać je rodzinom poszkodowanych.

Dyrektor Graham podkreśliła, iż lotnictwo nadal pozostaje najbezpieczniejszym rodzajem transportu. Problem polega jednak na tym, iż liczba wypadków nie zmniejsza się, lecz pozostaje taka sama. Co zatem można zrobić? Według niej, należałoby przede wszystkim zwiększyć współpracę organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo z rodzinami ofiar i wziąć pod uwagę również ich zdanie przy tworzeniu przepisów prawnych.

Elmar Schmidt, przedstawiciel rodzin z AF 447, który stracił córkę i zięcia w katastrofie w 2009 r., wystąpił z kilkoma propozycjami zmian. Uważa, że należy opracować tzw. przewodnik międzynarodowych dobrych praktyk (International Guide of Best Practice), który zawierałby podstawowe zasady dotyczące procedur powypadkowych. Po drugie, należy wprowadzić postulat stworzenia międzynarodowego panelu/organu, który przeprowadziłby śledztwo (nie jak obecnie na miejscu nierzadko prowadzi się kilka niezależnych śledztw). Po trzecie, ujednotlić sposób powoływania ekspertów, gdyż obecnie każdy podmiot powołuje swoich ekspertów, którzy z kolei tworzą niezależne opinie, często sprzeczne w treści.

10 kwietnia 2010 r. Sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Michał Boni, Warszawa, dnia 10 czerwca 2010 r.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Już planowana jest następna konferencja w Brazylii w 2012.

Edward Giemulla widzi potrzebę zapewnienia pomocy ze strony „międzynarodowego ustawodawcy”. Według niego, należy stworzyć akt, który uregulowałby tę kwestię na szczeblu międzynarodowym. Należy to uznać za dobry pomysł, obecnie, oprócz niektórych krajów i ich wewnętrznych regulacji (np. Stany Zjednoczone) nie ma żadnych przepisów w tym zakresie, które miałyby moc wiążącą. Nie należy zapominać, oczywiście, o nowo uchwalonym rozporządzeniu europejskim 996/2010, które nakłada na wszystkie państwa członkowskie obowiązek stworzenia planu pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych.

Pomysł ujednoczenia tych zagadnień na szczeblu międzynarodowym jest o tyle godny zaakceptowania, o ile mielibyśmy nadać takiemu aktowi moc wiążącą. Należałoby stworzyć konwencję o ujednoczeniu reguł dotyczących pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych, która wprowadzałaby jednolite reguły stosowane powszechnie w przypadku zaistnienia wypadku lotniczego w jakimkolwiek miejscu.

Rozwiązaniem problemu dotyczącego mediów, wspomnianego wcześniej, mogłoby być stworzenie przez media dla własnych celów szczegółowej listy ekspertów. Należałoby wcześniej sprawdzić doświadczenie tych osób i ich wiarygodność i w razie wypadku lotniczego, jeśli np. pytania będą dotyczyły techniki wykonywania lotów należałoby zaprosić na rozmowę pilota.

Istotne, aby państwa współdziałały ze sobą przy tworzeniu planów pomocy dla rodzin oraz udzielały sobie wskazówek i wsparcia oraz by były w stanie zapewnić identyczną ochronę wszystkim poszkodowanym. Ważna jest także współpraca z samymi rodzinami i uwzględnianie ich opinii. I wreszcie najważniejsze – by z zaistniałej sytuacji oraz wydawanych zaleceń wyciągnąć odpowiednie wnioski. Może należy wziąć przykład z Japonii?

*Oni są do niej bardzo dobrze przygotowani. Japończycy, a szczególnie japoński rząd, chcą się widzieć jako kraj, który do trzęsienia ziemi przygotowuje się cały czas. Są to przygotowania bardzo różne, zaczynając od strony czysto formalnej: prawo budowlane określa, z jakich materiałów mogą być budowane domy na obszarach sejsmicznych, czyli w przypadku Japonii prawie wszędzie. W Kobe w 1995 roku zginęło ponad sześć tysięcy ludzi, przyniesionych przez elementy konstrukcyjne budynków, ale też przez obiekty, takie jak meble. Dlatego zachęca się na przykład, aby mocować meble do ścian...*¹⁶

¹⁶ R. Bajek, *Na taką katastrofę może być przygotowana tylko Japonia*, Centrum Studiów Polska – Azja, 11.03.2011.