



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 16 grudnia 2009 r.

Nr 15

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

183 – Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 585

183

**OBWIESZCZENIE NR 11
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 grudnia 2009 r.

**w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia Załącznik 13 – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych” (wydanie dziewiąte), obejmujący

poprawki od 1 do 12 – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia Nr 11
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3.12.2009 r.*

MIĘDZYNARODOWE NORMY ORAZ ZALECONE METODY I ZASADY POSTĘPOWANIA

**Załącznik 13
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym**

Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

**Niniejsze wydanie zawiera wszystkie poprawki
przyjęte przez Radę do 27 lutego 2001 roku,
i od 1 listopada 2001 roku zastępuje wszystkie
wcześniejsze wydania Załącznika 13.**

**Wiadomości o zastosowaniu norm i zaleconych
metod i zasad postępowania zawarte są
w Rozdziale 2 i w Przedmowie.**

**Wydanie dziewiąte
Czerwiec 2001 roku**

SPIS TREŚCI

	<i>Strona:</i>
PRZEDMOWA.....	5
ROZDZIAŁ 1. Definicje (określenia).....	13
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie.....	16
ROZDZIAŁ 3. Postanowienia ogólne.....	17
Cel badania wypadku.....	17
Zachowanie dowodów rzeczowych, ochrona i usunięcie szczątków statku powietrznego.....	17
Postanowienia ogólne.....	17
Prośba ze strony Państwa Rejestracji, Użytkownika, Konstruktora lub Państwa Producenta.....	17
Zwolnienie spod ochrony.....	17
ROZDZIAŁ 4. Zawiadomianie.....	18
Wypadki lub poważne incydenty statków powietrznych Państwa Członkowskiego na terytorium innego Państwa Członkowskiego.....	18
Odpowiedzialność Państwa miejsca zdarzenia.....	18
Adresaci zawiadomienia.....	18
Forma i treść.....	18
Język.....	19
Informacja uzupełniająca.....	19
Odpowiedzialność Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta.....	19
Informacja. Uczestnictwo.....	19
Wypadki lub poważne incydenty na terytorium Państwa Rejestracji, które nie jest Państwem Członkowskim lub na terytorium jakiegokolwiek innego Państwa.....	20
Odpowiedzialność Państwa Rejestracji.....	20
Adresaci zawiadomienia.....	20
Odpowiedzialność Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta.....	20
Informacja. Uczestnictwo.....	20
ROZDZIAŁ 5. Badanie.....	22
Odpowiedzialność za organizację i prowadzenie badania.....	22
Wypadki i poważne incydenty statków powietrznych na terytorium Państwa Członkowskiego.....	22
Państwo miejsca zdarzenia.....	22
Wypadki lub poważne incydenty na terytorium Państwa niebędącego Państwem Członkowskim.....	22
Państwo Rejestracji.....	22
Wypadki lub poważne incydenty poza terytorium jakiegokolwiek Państwa. Państwo Rejestracji.....	22
Organizacja i prowadzenie badania.....	23
Odpowiedzialność państwa prowadzącego badanie.....	23
Postanowienia ogólne.....	23
Wyznaczenie Przewodniczącego Zespołu do prowadzenia badania.....	23
Przewodniczący Zespołu do prowadzenia badania. Dostęp i kontrola.....	23
Rejestratory pokładowe. Wypadki i poważne incydenty.....	23
Autopsja.....	24
Badania medyczne.....	24
Koordynacja działań. Organa sądowe.....	24
Informowanie organów ochrony lotnictwa.....	24
Nie ujawnianie dokumentacji badania.....	25
Wznowienie badania.....	25
Odpowiedzialność każdego innego państwa.....	25
Informacja. Wypadki i incydenty.....	25
Odpowiedzialność Państwa Rejestracji i Państwa Operatora.....	26
Rejestratory pokładowe. Wypadki i poważne incydenty.....	26
Informacja o organizacjach.....	26
Uczestnictwo w badaniu.....	26
Uczestnictwo Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta.....	26

Prawa.....	26
Obowiązki.....	27
Uczestnictwo innych Państw.....	27
Prawa.....	27
Udzielanie uprawnień akredytowanym przedstawicielom.....	27
Doradcy.....	27
Uczestnictwo.....	27
Obowiązki.....	28
Uczestnictwo Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń ciała.....	28
Prawo i stosowanie prawa.....	28
ROZDZIAŁ 6. Raport Końcowy	30
Odpowiedzialność każdego Państwa.....	30
Podawanie informacji do publicznej wiadomości. Zgoda.....	30
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie.....	30
Konsultacja.....	30
Państwa Odbiorcy Raportu.....	31
Podanie do publicznej wiadomości Raportu Końcowego.....	31
Zalecenia profilaktyczne.....	31
Odpowiedzialność Państwa otrzymującego zalecenia profilaktyczne.....	32
Działania dotyczące zaleceń profilaktycznych.....	32
ROZDZIAŁ 7. Sprawozdawczość ADREP	33
Raport Wstępny.....	33
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie.....	33
Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg.....	33
Wypadki statków powietrznych o masie równej lub mniejszej niż 2250 kg.....	33
Język.....	34
Przesyłanie.....	34
Raport informacyjny o wypadku / incydencie	34
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie.....	34
Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg.....	34
Informacja uzupełniająca.....	34
Incydenty statków powietrznych o masie większej niż 5700 kg.....	34
ROZDZIAŁ 8. Zapobieganie wypadkom	35
Systemy zgłaszania danych o incydentach	35
Systemy baz danych.....	35
Analiza danych. Działania zapobiegawcze.....	35
Wymiana informacji związanej z bezpieczeństwem lotów.....	36
DODATEK. Wzór Raportu Końcowego.....	37
ZAŁĄCZNIKI	41
ZAŁĄCZNIK A. Prawa i obowiązki Państwa Operatora w odniesieniu do wypadków i incydentów zaistniałych na statkach powietrznych dzierżawionych, frechtowych lub wymiennych.....	41
ZAŁĄCZNIK B. Schemat powiadamiania i przedstawiania raportów.....	42
ZAŁĄCZNIK C. Lista przykładowych poważnych incydentów	44
ZAŁĄCZNIK D. Wskazówki dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów pokładowych.....	45
ZAŁĄCZNIK E. Wytyczne prawne z zakresu ochrony informacji zawartych w systemach zbierania i przetwarzania danych z zakresu bezpieczeństwa.....	47

PRZEDMOWA

Rys historyczny

Normy oraz zalecane metody i zasady postępowania, dotyczące badania wypadków statków powietrznych, zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę w dniu 11 kwietnia 1951 r. zgodnie z art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.) i zatwierdzone w formie Załącznika 13 do ww. Konwencji. Te normy zostały sformułowane w oparciu o propozycje przedłożone na pierwszej Specjalistycznej Naradzie na temat badania wypadków, która odbyła się w lutym 1946 r. Zagadnienia te zostały następnie dopracowane na drugiej Specjalistycznej Naradzie w lutym 1947 r.

Na 14 sesji Zgromadzenia (Rzym, sierpień - wrzesień 1962 r.) rozpatrywano problemy związane z badaniami wypadków statków powietrznych i przyjęto rezolucje: A14-22 i A14-27 (Uzupełnienie P)*. W pierwszej z nich:

1) *Polecano* Radzie:

- a) rozważenie możliwości opracowania jednolitej procedury, która mogłaby być stosowana przez państwa w celu operatywnego przekazywania raportów o badaniach technicznych i badaniach wypadków statków powietrznych szczególnie wówczas, gdy dotyczą one dużych współczesnych transportowych statków powietrznych, aby Umawiające się Państwa mogły udoskonalać procedury rozpowszechniania takich raportów,
- b) rozpatrzenie problemu celowości ustalania zasad, zgodnie z którymi Państwo Producent lub Państwo wydające jako pierwsze świadectwo dla danego typu statku powietrznego, w określonych przypadkach i w odpowiedzi na zaproszenie, przysyłało kompetentnych ekspertów w celu udzielania konsultacji podczas technicznego badania wypadków i w rezultacie takiego rozpatrzenia:
 - i) określenie najbardziej celowych metod zapewnienia, by specjalistyczna wiedza tych ekspertów była wykorzystana, o czym Umawiające się Państwa powinny być w odpowiedni sposób powiadamiane,
 - ii) wezwanie wszystkich Umawiających się Państw do współpracy w zakresie wykorzystywania wiedzy ww. ekspertów w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa lotniczego; a także;

- 2) *Stanowczo zaproponowano* „wszystkim Umawiającym się Państwom natychmiastowe zawiadomienie o zaistniałych wypadkach Państwa Producenta lub Państwa, które wydało pierwsze świadectwo danego typu statku powietrznego, szczególnie o tych, które dotyczą dużych współczesnych transportowych statków powietrznych i w każdym innym przypadku kiedy uznają to za celowe”.

Oprócz tego, w Uzupełnieniu P do rezolucji A14-27 Zgromadzenie postanowiło, że „w odniesieniu do technicznego badania wypadków, duże znaczenie dla podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej ma to, aby Umawiające się Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek statku powietrznego nie wyprodukowanego w tym państwie, korzystając z wszelkich istniejących możliwości i w odpowiednio krótkim czasie, kierowało do Państwa Producenta każdą informację odnoszącą się do wypadku, będącą rezultatem prowadzonego badania, która może odzwierciedlać problemy zdatności do lotu danego typu statku powietrznego lub jego wyposażenia, a także, może zostać wykorzystana do podwyższenia poziomu bezpieczeństwa”.

Tablica A. przedstawia pochodzenie kolejnych poprawek, a także, zawiera wykaz stosownych zasadniczych problemów, daty przyjęcia Załącznika 13 i poprawek przez Radę oraz daty wejścia w życie ich stosowania.

Zastosowanie

Do czasu, gdy zgodnie z postanowieniem art. 37 Konwencji, przyjęto Załącznik 13, badania wypadków lot prowadzono w oparciu o art. 26 Konwencji. Artykuł ten nakładał na Państwo, na terytorium którego miał miejsce wypadek, obowiązek rozpoczęcia, w określonych okolicznościach, prowadzenia badania tego wypadku zgodnie z procedurą ICAO, o ile nie pozostawało to w sprzeczności z prawodawstwem tego państwa. Jednak zarówno art. 26

* W następstwie, na piętnastej sesji Zgromadzenia (Montreal, czerwiec - lipiec 1965 r.) przyjęto Uzupełnienie P do rezolucji A15-8, które włącza i zmienia p. 2 części normatywnej rezolucji A14-22 i Uzupełnienie P do rezolucji A14-27.

nie przeszkadza w prowadzeniu badania wypadku statku powietrznego, jak i procedury ustanowione w Załączniku 13 nie ograniczają badania do procedur zalecanych przez art. 26, a w określonych warunkach mogą znaleźć zastosowanie do prowadzenia badania dowolnego wypadku statku powietrznego w ramach przytoczonej w Załączniku 13 definicji. W celu ustalenia prawidłowych relacji między postanowieniami art. 26 Konwencji, a postanowieniami Załącznika 13, należy pamiętać o następujących zasadach:

- a) art. 37 Konwencji ma charakter normatywny w stosunku do opracowania Załącznika 13 dot. badania wypadków statków powietrznych jednocześnie Załącznik 13 nie powinien zawierać postanowień sprzecznych z jasno określonymi postanowieniami artykułu 26 lub z innymi artykułami Konwencji. Załącznik 13 nie powinien także zawierać jakiegokolwiek ustalenia, które byłoby sprzeczne z duchem i celem Konwencji;
- b) z zastrzeżeniem punktu a), Załącznik 13 może dotyczyć również innych istotnych zagadnień, niezależnie od tego czy poruszają one kwestie zawarte w artykule 26. Na przykład, Konwencja nie ulega zmianie w przypadku gdy Załącznik 13 dotyka praw lub obowiązków innych państw, oprócz Państwa Rejestracji i Państwa, na terytorium którego zaistniał wypadek. Załącznik 13 może dotyczyć także przywilejów udzielanych obserwatorom, którzy zgodnie z artykułem 26 mają prawo „być obecni” podczas prowadzenia badania. Są to problemy, o których nie mówi się w artykule 26 Konwencji. Załącznik 13 może także dotyczyć takich wypadków, które nie podlegają przepisom art. 26 Konwencji.

Związek Załącznika 13 z Artykułem 26 Konwencji

W celu wyjaśnienia kwestii związków zachodzących między przepisami art. 26 Konwencji a przepisami Załącznika 13, na 20 posiedzeniu 12 sesji w dniu 13 kwietnia 1951 r. Rada przyjęła następującą rezolucję uzupełniającą:

Ponieważ artykuł 26 Konwencji przewiduje, że Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek statku powietrznego, podlegające przepisom tego artykułu, „zaleca badanie okoliczności wypadku zgodnie z procedurą, która może być zalecana przez ICAO, o ile zezwala na to prawodawstwo danego Państwa”; i

Ponieważ Rada, w dniu 13 kwietnia 1951 r., na 18 posiedzeniu 12 sesji, przyjęła Załącznik 13 dotyczący badania wypadków statków powietrznych;

Rada zaleca, by Państwa Członkowskie po podjęciu, zgodnie z postanowieniem art. 26 Konwencji, badania wypadków statków powietrznych z ofiarami śmiertelnymi lub ciężkimi obrażeniami ciała, stosowały się do norm oraz zaleconych metod i zasad postępowania w zakresie badania wypadków, zawartych w Załączniku 13 do Konwencji.

Wobec powyższego przewiduje się, że:

- 1) Państwa, zgodnie z artykułem 38 Konwencji, mogą nie kierować się postanowieniami Załącznika 13, z wyjątkiem wypadków określonych w artykule 26 Konwencji, gdy „Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek, zarządza jego badanie”. „Państwu, w którym zarejestrowano statek powietrzny, stwarza się możliwość wyznaczenia obserwatorów w celu uczestniczenia w badaniu” oraz „Państwo prowadzące badanie”, kieruje do tego Państwa raport końcowy z przeprowadzonego badania”, i
- 2) Rekomendowana tu procedura nie znajdzie zastosowania, jeżeli wypadek statku powietrznego nie pociąga za sobą ofiar śmiertelnych lub ciężkich obrażeń ciała, „świadczy o poważnym defekcie technicznym lub środków nawigacyjnych”; w tych przypadkach, do czasu opracowania przez ICAO zaleceń dotyczących stosowania odpowiedniej procedury, badanie wypadku prowadzić należy zgodnie z procedurą obowiązującą w danym Państwie, z zachowaniem postanowień artykułu 26 Konwencji.

Akredytowani przedstawiciele i doradcy, o których mówi Załącznik 13, są obserwatorami, którym, zgodnie z artykułem 26 Konwencji, zapewnia się prawo uczestnictwa w prowadzonych badaniach.

Postępowanie Umawiających się Państw

Zawiadamianie o rozbieżnościach. Uwagę Umawiających się Państw zwraca się na zobowiązanie nakładane przez artykuł 38 Konwencji, zgodnie z którym, Umawiające się Państwa powinny zawiadamiać ICAO o wszystkich rozbieżnościach zachodzących między normami prawa stosowanymi w ich państwach, a zawartymi w Załączniku 13 międzynarodowymi normami oraz zaleconymi metodami i zasadami postępowania oraz wnoszonymi

do nich poprawkami. Umawiającym się Państwom zaleca się składanie zawiadomień o wszelkich rozbieżnościach z praktycznym stosowaniem zaleceń Załącznika 13 wraz z jego zmianami, jeżeli zawiadomienie takie ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. Umawiającym się Państwom zaleca się także regularne informowanie ICAO o wszelkich rozbieżnościach, które mogą w przyszłości wyniknąć lub o usunięciu rozbieżności, o których wcześniej powiadamiano ICAO. Po przyjęciu każdej poprawki do Załącznika 13, do Umawiającym się Państw niezwłocznie skierowane zostanie pytanie na temat zachodzących rozbieżności.

Pomimo obowiązku nakładanego przez artykuł 38 Konwencji, Umawiające się Państwa powinny zwrócić uwagę na ustalenia Załącznika 15, dotyczące publikacji informacji lotniczej o rozbieżnościach między ich państwowymi przepisami i stosowaną praktyką a normami oraz zleconymi metodami i zasadami postępowania ICAO.

Wykorzystanie Załącznika 13 w przepisach państwowych. W dniu 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję, w której zwróciła uwagę Umawiającym się Państwom na celowość zastosowania jej postanowień w przepisach prawa państwowego, o ile jest to możliwe, w postaci sformułowań identycznych z zastosowanymi w normach oraz zaleconych metodach i zasadach postępowania ICAO, mających charakter normatywny, jak również, na konieczność zawiadamiania o odstępstwach od tych norm oraz zaleconych metod i zasad postępowania, a także, o innych dodatkowych przepisach państwowych mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lub regularności żeglugi powietrznej.

Status części składowych Załącznika 13

Załącznik 13 składa się z niżej podanych części, z których nie wszystkie wchodzi w skład innych Załączników, a posiadają następujący status:

1. Materiał stanowiący właściwy Załącznik:

- a) *Normy oraz zalecone metody i zasady postępowania* przyjęte przez Radę, zgodnie z postanowieniami Konwencji, określone są w następujący sposób:

Norma - każdy wymóg w stosunku do charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, którego jednoznaczne stosowanie uznaje się jako nieodzowne dla zapewnienia bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej i którego przestrzeganie przez Umawiające się Państwa, zgodnie z Konwencją, jest obowiązkowe. W przypadku niemożności przestrzegania danej normy, Umawiające się Państwo jest zobowiązane do zawiadomienia Rady o tym fakcie, zgodnie z artykułem 38 Konwencji.

Zalecana Praktyka - każdy wymóg w stosunku do charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, charakterystyk technicznych, personelu lub procedur, którego jednoznaczne stosowanie jest pożądane dla zapewnienia bezpieczeństwa, regularności lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do przestrzegania którego Umawiające się Państwa powinny, zgodnie z Konwencją, dążyć.

- b) *Uzupełnienia* - zawierają materiał, który dla wygody posługiwania się nim, został pogrupowany oddzielnie, stanowiąc część składową norm i metod i zasad postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Tezy* - definiujące zastosowanie norm oraz zaleconych metod i zasad postępowania.
- d) *Definicje* - terminy stosowane w normach oraz zaleconych metodach i zasadach postępowania, które nie posiadają ogólnie przyjętych znaczeń słownych, a wymagają wyjaśnień. Definicje nie posiadają samodzielnego statusu, są jednak ważną częścią każdej normy oraz zalecanej metody i zasady postępowania, w której stosuje się dany termin, ponieważ zmiana znaczenia terminu może wpływać na rozumienie jego sensu.
2. Materiał przyjęty przez Radę do opublikowania, łącznie z normami oraz zaleconymi metodami i zasadami postępowania.
- a) *Wstęp* - zawiera historyczne informacje i komentarze dotyczące działalności Rady, jak również wyjaśnienia obowiązków Państw w odniesieniu do norm oraz zaleconych metod i zasad postępowania, wynikających z Konwencji i Rezolucji o jej przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia* - zawierają objaśnienia umieszczane na początku rozdziałów lub części Załącznika, ułatwiające zrozumienie tekstu.

- c) *Uwagi* - włączane w tekst, gdy tylko jest to konieczne, w celu przekazania informacji lub odesłania do odpowiednich norm oraz zaleconych metod i zasad postępowania, nie stanowią zarazem ich części składowych.
- d) *Uzupełnienia* - zawierają materiał, który uzupełnia normy oraz zalecone metody i zasady postępowania lub służy użytkownikom w ich właściwym stosowaniu.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik wydany został w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim. Każde z Umawiających się Państw powinno wybrać tekst w jednym ze wskazanych języków do zastosowania w swoim kraju lub w innych, przewidzianych Konwencją, celach oraz powiadomić ICAO, czy zamierza posługiwać się jednym ze wskazanych tekstów, czy jego przekładem na własny język.

Wskazówki redakcyjne

W celu ułatwienia określania statusu każdej pozycji przyjęto następujące zasady:

- *Normy* - drukowane są jasną, prostą czcionką,
- *Zalecane Praktyki* - jasną kursywą i poprzedzone są słowem **Zalecenie**,
- *Uwagi* - jasną kursywą i poprzedzone są słowem *Uwaga*.

Każde odwołanie się do jakiegokolwiek rozdziału niniejszego dokumentu, oznaczone jego numerem i odnosi się do wszystkich jego podrozdziałów.

Tablica A. Poprawki do Załącznika 13

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Data przyjęcia Wejścia w życie Początek stosowania
1 wydanie	Pierwsza i druga Specjalistyczna Narada w zakresie badania wypadków		11 kwietnia 1951 r. 1 września 1951 r. 1 grudnia 1951 r.
1 (2 wydanie)	Rezolucja Zgromadzenia A14-22 i A14-27, Uzupełnienie P. Trzecia Specjalistyczna Narada w zakresie badania wypadków.	Nowe definicje; prawa i obowiązki Państwa-Wytwórcy; wstępne i kolejne powiadomienia o wypadku; udział przedstawicieli użytkownika; Raport Końcowy z badania; streszczenie Raportu Końcowego i jego format.	24 listopada 1965 r. 24 marca 1966 r. 25 sierpnia 1966 r.
2	Trzecia Specjalistyczna Narada w zakresie badania wypadków.	Zasady łączności przy przesyłaniu powiadomień o wypadkach statków powietrznych.	5 grudnia 1966 r. 5 kwietnia 1967 r. 24 sierpnia 1967 r.
3	Specjalistyczna Narada w sprawie wydawania licencji dla personelu lotniczego, praktycznego szkolenia i badań lotniczo-lekarskich (1970).	Autopsja ofiar wypadków statków powietrznych i komunikat o wynikach autopsji.	27 marca 1972 r. 27 lipca 1972 r. 7 grudnia 1972 r.
4 (3 wydanie)	Studium przeprowadzone przez Komisję Żeglugi Powietrznej.	Zawiadamanie o wszystkich wypadkach wielosilnikowych statków powietrznych o ciężarze powyżej 2250 kg (5000 funtów). Zawiadamanie i wymiana informacji o incydentach.	12 grudnia 1972 r. 12 kwietnia 1973 r. 16 sierpnia 1973 r.
5 (4 wydanie)	Specjalistyczna Narada w sprawie badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1974). Komitet ds. bezprawnej ingerencji.	Zmiana nazwy; wyłączenie i włączenie niektórych definicji; cel badania wypadków; zastosowanie rejestratorów pokładowych i statusu poufności nadawanego określonym zapisom wykorzystywanym podczas badania	18 grudnia 1975 r. 18 kwietnia 1976 r. 12 sierpnia 1976 r.

- wypadku; działania podejmowane przez państwa otrzymujące zalecenia profilaktyczne; odpowiedzialność Państwa Rejestracji za udział w badaniu określonych wypadków według potrzeb, za dostarczenie w określonych warunkach rejestratorów pokładowych i zaproszenie do udziału Państwa Producenta, gdy pierwsze Państwo prowadzi badanie i poruszane są problemy zdatności statku powietrznego do lotu; prawa i obowiązki Państwa Producenta odnośnie udziału w określonych badaniach; prawa i uprawnienia Państwa, które jest szczególnie zainteresowane wypadkiem z powodu ofiar śmiertelnych jego obywateli; system przekazywania danych o wypadkach (ADREP); informowanie przez prowadzących badanie, kiedy jest to możliwe, organów ochrony odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotów.
- 6 (5 wydanie) Specjalistyczna Narada w zakresie badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1974). Dodanie słów „mający odpowiednie kwalifikacje” w określeniach „akredytowany przedstawiciel”, „doradca” i prowadzący badanie nowe określenie i wymóg techniczny dotyczący Państwa Operatora w przypadku dzierżawy, czarteru lub wzajemnej wymiany statków powietrznych; odpowiedzialność Państwa Rejestracji za skierowanie zawiadomienia o wypadku, jeżeli to Państwo podejmuje badanie; koordynacja działań prowadzącego badanie z organami sądowymi; wyłączenie powoływania się na liczbę silników; nowe techniczne wymagania w zakresie publikacji Raportu Końcowego. 24 listopada 1978 r.
24 marca 1979 r.
29 listopada 1979 r.
- 7 (6 wydanie) Specjalistyczna Narada w zakresie badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1979). Do definicji „wypadek” dodano obrażenia ciała spowodowane przez części statku powietrznego lub wskutek oddziaływania strumienia gazów silnika odrzutowego; zwiększono ogólne wymagania dotyczące prowadzenia badania; zwiększono wymagania dotyczące ujawniania materiałów z badania; zwiększono wymagania dotyczące prowadzenia konsultacji na temat Raportu Końcowego z badania; zniesiono wymagania dotyczące „Streszczenia Raportu Końcowego” i powołania się na nie; zmieniono wymagania dotyczące przekazywania do ICAO Raportu Końcowego; poszerzono wymagania w odniesieniu do publikacji Raportu Końcowego i dokumentów z nim związanych; dodano nowy rozdział o środkach zapobiegania wypadkom, nowe uzupełnienie dotyczące wzajemnej wymiany Raportów Końcowych między Państwami i wykaz Raportów Końcowych posiadanych przez Państwa. 24 listopada 1980 r.
24 marca 1981 r.
26 listopada 1981 r.

8 (7 wydanie)	Komisja Żeglugi Powietrznej	Włączenie do definicji pojęcia „poważnego obrażenia ciała”, odwołanie się do oddziaływania substancji zakaźnych i szkodliwego promieniowania; nowe uzupełnienie dotyczące ujawniania materiałów z badania; zmiany o charakterze redakcyjnym.	22 stycznia 1988 r. 22 maja 1988 r. 17 listopada 1988 r.
9 (8 wydanie)	Specjalistyczna Narada w zakresie badania wypadków (AIG/1992)	Zmiana nazwy Załącznika 13; nowe lub znowelizowane określenia pojęć „przyczyna”, „badanie”, „poważny incydent”, „Państwo Konstruktora”, „Państwo Producenta” i „Państwo Operatora”; wzmocnienie wymagań dotyczących zastosowania i celów badania wypadków; zaostrenie wymogów dotyczących odpowiedzialności, praw i uprawnień Państwa Konstruktora i Państwa Producenta; nowe wymogi dotyczące zawiadamiania i badania poważnych incydentów; zaostrenie wymagań dotyczących zawiadamiania o wypadkach i poważnych incydentach; nowe wymagania dotyczące udzielania pomocy przez państwa położone w bezpośredniej bliskości miejsca wypadku na wodach międzynarodowych; nowe wymagania, przewidujące, że każde sądowe lub administracyjne rozpatrywanie, skierowane na ustalenie udziału czyjejkolwiek winy lub odpowiedzialności, winno być prowadzone niezależnie od badania wypadku; wzmocnienie wymagań dotyczących wykorzystywania i uwzględniania zapisów rejestratorów pokładowych; wzmocnienie wymagań w zakresie przeprowadzania badania i koordynacji działań z organami sądowymi; zaostrenie wymagań w sprawie ujawniania dokumentacji badania i usunięcie odpowiednich załączników; wzmocnienie wymagań dotyczących odpowiedzialności innych państw za przekazywanie informacji i ich praw w zakresie udziału w badaniu; nowe wymagania, dotyczące informacji o organizacjach i zaostrenie wymagań w odniesieniu do udziału użytkownika w badaniu; wzmocnienie wymagań dotyczących nadawania uprawnień akredytowanym przedstawicielom i nowy wymóg odnośnie ich obowiązków; wzmocnienie wymagań dotyczących udziału państw w badaniu wypadków, w wyniku których obywatele tych państw ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń ciała; zaostrenie wymagań odnośnie Raportu Wstępnego i ADREP (informacji o wypadku / incydencie) wzmocnienie wymagań dotyczących prowadzenia konsultacji, publikowania i rozpowszechniania Raportu Końcowego; nowe i wzmocnione wymagania	23 marca 1994 r. 25 lipca 1994 r. 10 listopada 1994 r.

dotyczące zapobiegania wypadkom; nowy podpunkt i zmiana formatu Raportu Końcowego przewidzianego w uzupełnieniu; uaktualnienie schematu kontrolnego powiadamiania i składania raportów - Uzupełnienie B; wykaz przykładów poważnych incydentów - Uzupełnienie D.

10 (9 wydanie)	Specjalistyczna Narada (1999) w zakresie badania i zapobiegania wypadkom (AIG)	Zmiany do powiadomienia o wypadkach lub poważnych incydentach oraz nowe przepisy, dotyczące potwierdzenia otrzymania powiadomienia; nowe przepisy o przedstawieniu szczegółowych informacji o ładunkach niebezpiecznych; rozszerzenie przepisów dotyczących odpowiedzialności za organizację, prowadzenie i przekazanie badania; nowe przepisy, dotyczące badań medycznych; doprowadzenie do zgodności praw i odpowiedzialności Państwa Rejestracji i Państwa Operatora z analogicznymi przepisami, zastosowanymi do Państwa Konstruktora i Państwa Producenta; zaostrzenie przepisów, dotyczących państw, których obywatele zginęli (ponieśli śmierć); nowy tytuł rozdziału 6, który zawiera przepisy, dotyczące Raportu Końcowego; zaostrzenie procedury przeprowadzania konsultacji oraz włączenie użytkownika i producenta; nowy przepis dotyczący raportów doraźnych; nowy tytuł rozdziału 7, który zawiera przepisy dotyczące sprawozdawczości ADREP; zaostrzenie przepisów w odniesieniu do systemu obowiązkowego przekazywania danych o wypadkach; nowe przepisy, dotyczące systemu dobrowolnego przekazywania danych o wypadkach, nie przewidujące zastosowania karaniami; zaostrzenie przepisów, dotyczących baz danych, analizy danych i środków zapobiegawczych; nowy przepis o wymianie informacji o bezpieczeństwie; uaktualnienie uzupełnienia B; usunięcie uzupełnienia C; nowe uzupełnienie, zawierające materiał informacyjny w zakresie odczytywania i analizy zapisów rejestratorów pokładowych.	26 lutego 2001 r. 15 czerwca 2001 r. 1 listopada 2001 r.
11 (9 wydanie)	Specjalistyczna Narada (1999) w zakresie badania i zapobiegania wypadkom	a) udział innych państw w badaniu; b) nie ujawnianie nagrań i ich zapi-	3 marca 2006 r. 17 lipca 2006 r. 23 listopada 2006 r.

(AIG); Komisja Żeglugi Powietrznej; Rezolucja Zgromadzenia A35-17

sów tekstowych;

- c) wytyczne prawne z zakresu ochrony informacji zawartych w systemach zbierania i przetwarzania danych z zakresu bezpieczeństwa.

MIĘDZYNARODOWE NORMY ORAZ ZALECONE METODY I ZASADY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE (OKREŚLENIA)

Niżej przedstawione terminy, używane w normach oraz zaleconych metodach i zasadach postępowania, dotyczące badania wypadków i incydentów statków powietrznych, posiadają następujące znaczenie:

Wypadek. Zdarzenie związane z użytkowaniem statku powietrznego, mające miejsce od chwili, gdy jakkolwiek osoba wchodzi na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili, kiedy wszystkie znajdujące się na pokładzie osoby opuszczają statek powietrzny i podczas którego:

a) jakkolwiek osoba doznała obrażeń ciała ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:

- znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego, lub
- bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które oddzieliły się od danego statku powietrznego, lub
- bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów wylotowych silnika odrzutowego

z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, zadanych samemu sobie lub przez inne osoby, kiedy obrażeń ciała doznali pasażerowie nie posiadający biletów, ukrywający się w miejscach, do których zwykle dostęp jest zamknięty dla pasażerów i członków załogi, lub

b) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:

- naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub aerodynamiczne charakterystyki statku powietrznego, oraz
- wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu

z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy lub uszkodzenia silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające; lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub, gdy pokrycie posiada niewielkie wgniecenia albo przebiccia, lub

c) statek powietrzny przepadł bez wieści lub znajduje się w takim miejscu, do którego dostęp jest absolutnie niemożliwy.

Uwaga 1. Jedynie w celu zachowania jednolitości danych statystycznych, obrażenia ciała w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, ICAO klasyfikuje jako obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

Uwaga 2. Statek powietrzny uważa się za zaginiony bez wieści wówczas, gdy odwołano oficjalne poszukiwania i nie ustalono miejsca znajdowania się jego szczątków.

Akredytowany przedstawiciel. Osoba wyznaczona przez Państwo, z uwzględnieniem posiadanych przez tą osobę odpowiednich kwalifikacji, do udziału w badaniu wypadku prowadzonego przez inne państwo.

Doradca. Osoba wyznaczona przez państwo, z uwzględnieniem posiadanych przez tą osobę odpowiednich kwalifikacji, w celu udzielenia pomocy akredytowanemu przedstawicielowi danego państwa w badaniach wypadku.

Statek powietrzny. Dowolne urządzenie, utrzymujące się w atmosferze na skutek wzajemnego oddziaływania jego konstrukcji i powietrza, wyłączając wzajemne oddziaływanie z powietrzem odbitym od powierzchni ziemi.

Przyczyny. Działania, brak działań, okoliczności, warunki lub ich relacje, które doprowadziły do wypadku lub incydentu.

Pokładowy rejestrator lotu. Dowolny przyrząd samopiszący, zainstalowany na pokładzie statku powietrznego, służący jako dodatkowe źródło informacji podczas badania wypadku lub incydentu.

Uwaga. Wymogi techniczne dotyczące rejestratorów pokładowych przedstawione są w Załączniku 6, Części I, II i III.

Incydenty. Każde zdarzenie, inne niż wypadek, związane z operacją statku powietrznego, które wpływa lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji.

Uwaga. Typy incydentów będących w centrum zainteresowania ICAO, z punktu widzenia prowadzonych badania nad metodami zapobiegania wypadkom, zostały wykazane w podręczniku „Przekazywanie danych o wypadkach i incydentach” (Doc 9156).

Badanie wypadku . Proces prowadzony w celu zapobiegania wypadkom, który obejmuje gromadzenie i analizę informacji, formułowanie wniosków, ustalenie przyczyn i, jeżeli jest to konieczne, opracowanie zaleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa.

Kierujący badaniem. Osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje, której powierzono organizację i prowadzenie badania wypadku oraz nadzór nad jego przebiegiem.

Uwaga. Wyżej przedstawiona definicja nie stanowi przeszkody w wyznaczaniu przewodniczącego Komisji Badania Wypadków do składu komisji lub innego organu.

Masa maksymalna. Maksymalna, certyfikowana masa startowa.

Operator. Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo, zajmujące się użytkowaniem statków powietrznych lub oferujące swoje usługi w tej dziedzinie.

Raport Wstępny. Wiadomość wykorzystywana w celu niezwłocznego rozpowszechniania informacji uzyskanych w początkowym stadium badania wypadku.

Zalecenia profilaktyczne. Propozycje pełnomocnego organu państwowego prowadzącego badanie zdarzenia, sporządzone na podstawie informacji uzyskanych w toku badania, mające na celu zapobieganie wypadkom lub incydentom.

Poważny incydent. Incydent, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku.

Uwaga 1. Różnica między wypadkiem i poważnym incydentem zawiera się jedynie w ich skutkach.

Uwaga 2. Przykłady poważnych incydentów przytoczone są w załączniku C Załącznika 13 i w podręczniku „Przekazywanie danych o wypadkach i incydentach” (Doc 9156).

Poważne obrażenia ciała. Obrażenia ciała, odniesione przez osoby w wypadku, które:

- a) wymagają hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin w ciągu siedmiu dni od chwili odniesienia obrażeń,
- b) związane są ze złamaniem jakiegokolwiek kości (z wyłączeniem prostych złamań palców rąk i nóg albo nosa),
- c) związane są z rozerwaniem tkanek, powodujących silne krwawienie, porażenia nerwów, mięśni lub ścięgien,
- d) związane są z uszkodzeniami jakiegokolwiek organu wewnętrznego,
- e) związane są z oparzeniami drugiego lub trzeciego stopnia, obejmującymi więcej niż 5% powierzchni ciała,
- f) związane są z potwierdzonym faktem oddziaływania substancji zakaźnych lub szkodliwego promieniowania.

Państwo Konstruktora. Państwo posiadające kompetencje prawne (jurysdykcję) w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnej za konstrukcję typu.

Państwo Producenta. Państwo posiadające kompetencje prawne (jurysdykcję) w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnej za ostateczny montaż statku powietrznego.

Państwo miejsca zdarzenia. Państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lub incydent.

Państwo Operatora. Państwo, na którego terytorium znajduje się główne miejsce działalności operatora lub, jeżeli operator nie posiada takiego miejsca działalności, stałe miejsce przebywania operatora.

Państwo Rejestracji. Państwo, do którego rejestru został wpisany statek powietrzny.

Uwaga. W przypadku rejestracji statku powietrznego przez jakąkolwiek agencję międzynarodową, nie na podstawie przynależności państwowej, Państwa wchodzące w skład tej agencji obowiązane są wspólnie ponosić odpowiedzialność, którą zgodnie z Konwencją Chicagowską, nakłada się na Państwo Rejestracji. Patrz - rezolucja Rady z 14 grudnia 1967 r. o państwowej przynależności i rejestracji statków powietrznych, wykorzystywanych w operacjach przez międzynarodowe agencje, która dołączona jest do dokumentu „Polityka oraz materiał informacyjny w zakresie regulacji międzynarodowego transportu powietrznego” (Doc 9587).

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

2.1 Jeżeli nie ustalono inaczej, to techniczne wymagania niniejszego Załącznika stosuje się w odniesieniu do działań podejmowanych w związku z wypadkami i incydentami wszędzie tam, gdzie one zaistniały.

Uwaga. Problemy dotyczące stosowania danych wymogów w odniesieniu do wypadków lub poważnych incydentów, które zaistniały na terytorium państwa nie będącego Umawiającym się Państwem, w rejonie którego przynależność nie jest określona lub nad pełnym morzem, rozpatrywane są w punktach 5.2 i 5.3.

2.2 W niniejszym Załączniku wymagania techniczne, dotyczące Państwa Operatora, stosuje się tylko w tych przypadkach, kiedy statek powietrzny oddano w dzierżawę, czarter lub wymieniono oraz gdy dane Państwo nie jest Państwem Rejestracji lub, jeśli wypełnia ono, zgodnie z niniejszym Załącznikiem, w części lub w pełni, funkcje i obowiązki Państwa Rejestracji.

ROZDZIAŁ 3. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Uwaga. Material informacyjny, dotyczący prawa i obowiązków Państwa Operatora w odniesieniu do wypadków i incydentów statków powietrznych: dzierżawionych, czarterowanych lub wymienianych, zawarty jest w załączniku A.

CEL BADANIA WYPADKU

3.1 Jedynym celem badania wypadków i incydentów jest zapobieganie tego typu zdarzeniom w przyszłości. Działalność ta nie ma natomiast na celu ustalenia zakresu udziału czyjejkolwiek winy albo odpowiedzialności.

ZACHOWANIE DOWODÓW RZECZOWYCH, OCHRONA I USUNIĘCIE SZCZĄTKÓW STATKU POWIETRZNEGO

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Postanowienia ogólne

3.2 Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszystkie niezbędne środki w celu zabezpieczenia dowodów rzeczowych i zapewnienia niezawodnej ochrony statku powietrznego oraz wszystkiego, co się na nim znajduje, przez czas potrzebny do przeprowadzenia badania. Zabezpieczenie dowodów rzeczowych polega na podjęciu środków zabezpieczających poprzez fotografowanie lub przy użyciu innych odpowiednich metod, celem zachowania tych dowodów, które mogą być wycofane, uszkodzone, zagubione lub zniszczone. Ochrona polega na zabezpieczeniu przed dalszym uszkodzeniem, dostępem osób postronnych, kradzieżą i zepsuciem.

Uwaga 1. Problem nadzoru nad szczątkami statku powietrznego rozpatrywany jest w punkcie 5.6.

Uwaga 2. W celu zabezpieczenia danych zapisanych na rejestratorze pokładowym, demontaż przyrządu i odczytywanie zapisów powierzać należy tylko wykwalifikowanemu personelowi.

Prośba ze strony Państwa Rejestracji, Państwa Użytkownika, Państwa Konstruktora lub Państwa Producenta

3.3 Jeżeli ze strony Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora lub Państwa Producenta skierowana zostanie prośba o to, by statek powietrzny oraz wszystkie znajdujące się na nim, oraz jakiegokolwiek inne, dowody rzeczowe pozostały nietknięte do czasu dokonania ich przeglądu przez akredytowanego przedstawiciela Państwa, które zwróciło się z taką prośbą, Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszelkie konieczne środki w celu spełnienia tej prośby, na ile tylko jest to praktycznie możliwe i nie przeszkadza w należyтым prowadzeniu badania. Warunkiem jest, że dany statek powietrzny może być przemieszczany, o ile to konieczne, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludziom, zwierzętom, przesyłkom pocztowym i drogocennym przedmiotom lub zabezpieczone zostaną przed zniszczeniem przez pożar lub z innych przyczyn. W celu uniknięcia jakiegokolwiek innego niebezpieczeństwa w postaci zakłóceń żeglugi powietrznej, innych rodzajów transportu lub ludzi, statek powietrzny również może być przemieszczony pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego wstrzymania powrotu tego statku do eksploatacji, jeśli jest to praktycznie możliwe.

Zwolnienie spod ochrony

3.4 Zgodnie z postanowieniami zawartymi w punktach 3.2 i 3.3 Państwo miejsca zdarzenia zwalnia spod ochrony statek powietrzny, jego zawartość i wszelkie jego części, które nie będą potrzebne w dalszym badaniu i przekazuje osobie lub osobom wyznaczonym w odpowiednim trybie przez Państwo Rejestracji lub przez Państwo Użytkownika. W tym celu Państwo miejsca zdarzenia zapewnia dostęp do danego statku powietrznego, jego zawartości oraz wszystkich jego części. W przypadku, gdy statek powietrzny oraz znajdujące się na nim części rozmieszczone są w rejonie, do którego Państwo nie może udzielić dostępu, wówczas samo to Państwo dokonuje przemieszczenia szczątków w takie miejsce, do którego dostęp będzie możliwy.

ROZDZIAŁ 4. ZAWIADAMIANIE

Uwaga 1. W załączniku B zamieszczono schemat zawiadomienia i przekazywania raportów.

Uwaga 2. Wykaz adresów organów zajmujących się badaniem wypadków i incydentów, przedstawiony jest w podręczniku „Badanie wypadków i incydentów” Część I „Organizacja i planowanie” (Doc 9756) i będzie zamieszczony na stronie web AIG ICAO.

WYPADKI LUB POWAŻNE INCYDENTY STATKÓW POWIETRZNYCH PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO NA TERYTORIUM INNEGO PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Adresaci zawiadomienia

4.1 Państwo miejsca zdarzenia przesyła zawiadomienie o wypadku lub poważnym incydencie w możliwie najkrótszym terminie i za pomocą najbardziej dostępnego i szybkiego środka przekazywania informacji, do:

- a) Państwa Rejestracji,
- b) Państwa Użytkownika,
- c) Państwa Konstruktora,
- d) Państwa Producenta,
- e) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jeśli maksymalna masa danego statku powietrznego przekracza 2250 kg.

Jakkolwiek, jeżeli Państwo miejsca zdarzenia, nie wie o poważnym incydencie, to Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora odpowiednio kieruje zawiadomienie o takim zdarzeniu do Państwa Konstruktora, Państwa Producenta i Państwa, miejsca zdarzenia.

Uwaga 1. Łączność telefoniczna, telefaksowa, elektroniczna lub teleksowa sieć łączności lotniczej (AFTN) będzie w większości przypadków stanowiła „najbardziej dogodny i dostępny środek zawiadamiania”. Najbardziej odpowiednio będzie korzystanie z więcej niż jednego środka zawiadamiania.

Uwaga 2. Norma dotycząca zawiadomienia Państwa Rejestracji o fazie niebezpieczeństwa przez Centrum Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa, zawarta jest w Załączniku 12.

Forma i treść

4.2 Zawiadomienie formułowane jest prostym językiem i powinno zawierać niżej wymienioną liczbę dostępnych informacji, jednak jego wysłanie nie może być opóźniane z powodu braku pełnych informacji:

- a) ACCID - oznacza wypadek, INCID - oznacza poważny incydent,
- b) producent, model, znaki państwowe i rejestracyjne oraz numer seryjny statku powietrznego,
- c) nazwa właściciela, użytkownika, dzierżawcy statku powietrznego - jeśli występuje,
- d) nazwisko dowódcy statku powietrznego oraz narodowość członków załogi i pasażerów,
- e) data i godzina (wg czasu miejscowego lub UTC) wypadku lub poważnego incydentu,
- f) ostatnie miejsce startu i miejsce zamierzonego lądowania statku powietrznego,
- g) położenie statku powietrznego w odniesieniu do jakiegokolwiek, łatwego do określenia, punktu geograficznego oraz szerokość i długość geograficzna,

- h) liczba członków załogi i pasażerów; na pokładzie - liczba zabitych i poważnie rannych; liczba osób postronnych - zabitych i poważnie rannych,
- i) opis wypadku lub poważnego incydentu oraz stopień zniszczenia statku powietrznego, na tyle na ile jest dotychczas znany,
- j) wskazanie, w jakim stopniu badanie będzie prowadzone, lub propozycje Państwa, miejsca zdarzenia, dotyczące rozszerzenia badania,
- k) fizyczna charakterystyka rejonu, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent, jak również, informacje o trudnościach w dostępie do tego miejsca, lub szczególnych wymaganiach dotyczących dostarcia do miejsca zdarzenia,
- l) określenie organu rozpoczynającego badania oraz środki umożliwiające w dowolnym czasie kontakt z osobą i z organem Państwa, miejsca zdarzenia, odpowiedzialnymi za prowadzenie badania, oraz
- m) obecność oraz opis niebezpiecznego ładunku na pokładzie statku powietrznego.

Uwaga 1. Czteroliterowe oznaczenia „YLYX” w połączeniu z czteroliterowym wskaźnikiem miejsca, przyjętym przez ICAO, tworzą ośmioliterowy wskaźnik adresata zawiadomień, wysyłanych przez sieć AFTN do organów odpowiedzialnych za badanie wypadków i poważnych incydentów. Kiedy zawiadomienia przesyłane są przy pomocy ogólnodostępnych środków łączności, dane adresata muszą być zastąpione jego pocztowym lub telegraficznym adresem.

Ośmioliterowy wskaźnik adresata i odpowiednie pocztowe lub telegraficzne adresy, przekazane do ICAO, publikuje się w dokumencie ICAO - „Warunkowe oznaczenia użytkowników statków powietrznych, organów pełnomocnych i służb” (Doc 8585).

Uwaga 2. Część I „Organizacja i planowanie” podręcznika „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych” (Doc. 9756), zawiera informacyjny materiał na temat zestawiania zawiadomień, jak też na temat organizacji niezwłocznego kierowania ich do adresatów.

Język

4.3 Zawiadomienie powinno być przygotowane w jednym z przyjętych przez ICAO języków, biorąc pod uwagę odbiorcę z uwzględnieniem języka adresata (adresatów), kiedy tylko jest to możliwe, bez spowodowania nadmiernego opóźnienia informacji.

Informacja uzupełniająca

4.4 Tak szybko, jak jest to możliwe, Państwo miejsca zdarzenia, powinno zakomunikować o szczegółach, które pominięto w zawiadomieniu, jak również o innych znanych stosownych informacjach.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI, PAŃSTWA OPERATORA, PAŃSTWA KONSTRUKTORA I PAŃSTWA PRODUCENTA

Informacja. Uczestnictwo

4.5 **Zalecenie.** Państwa Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora oraz Państwo Producenta powinny potwierdzić otrzymanie zawiadomienia o wypadku lub poważnym incydencie (patrz punkt 4.1).

4.6 Po otrzymaniu zawiadomienia, Państwo Rejestracji i Państwo Operatora powinny w możliwie krótkim terminie, przekazać Państwu miejsca zdarzenia każdą, będącą w ich posiadaniu, informację o załodze i statku powietrznym, który uległ wypadkowi lub poważnemu incydentowi. Każde z tych państw informuje także Państwo miejsca zdarzenia o tym, czy zamierza wyznaczyć swojego akredytowanego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu i jeśli tak, to podaje również datę jego oczekiwanego przybycia.

Uwaga 1. Zgodnie z punktem 5.18 Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora i Państwo Producenta ma prawo wyznaczać akredytowanego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu.

Uwaga 2. Po otrzymaniu specjalnej prośby Państwa prowadzącego badanie wypadku statku powietrznego, którego masa startowa jest większa niż 2250 kg, zgodnie z punktem 5.22, Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta mają obowiązek wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela. Należy zwrócić także uwagę na pożyteczny wkład ich obecności i uczestnictwa w badaniu.

4.7 Po otrzymaniu zawiadomienia Państwo Operatora niezwłocznie, wykorzystując najbardziej odpowiednie i szybkie środki, kieruje do Państwa miejsca zdarzenia, szczegółową informację o ładunkach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

WYPADKI LUB POWAŻNE INCYDENTY NA TERYTORIUM PAŃSTWA REJESTRACJI, KTÓRE NIE JEST PAŃSTWEM CZŁONKOWSKIM LUB NA TERYTORIUM JAKIEGOKOLWIEK INNEGO PAŃSTWA

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI

Adresaci Zawiadomienia

4.8 Kiedy Państwo Rejestracji wszczyna badanie wypadku lub poważnego incydentu, wówczas zgodnie z punktami 4.2 i 4.3, z minimalnym opóźnieniem, przy pomocy najbardziej odpowiedniego i szybkiego środka łączności, kieruje zawiadomienie do:

- a) Państwa Operatora,
- b) Państwa Konstruktora,
- c) Państwa Producenta, i
- d) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jeżeli maksymalna masa danego statku powietrznego jest większa niż 2250 kg.

Uwaga 1. Łączność telefoniczna, telefaksowa, elektroniczna lub teleksowa sieć łączności lotniczej (AFTN) będzie w większości przypadków stanowiła „najbardziej dogodny i dostępny środek zawiadamiania”. Najbardziej odpowiednie będzie korzystanie z więcej niż jednego środka zawiadamiania.

Uwaga 2. Norma dotycząca zawiadomienia Państwa Rejestracji o fazie niebezpieczeństwa przez ośrodek koordynacji poszukiwawczo- ratowniczej zawarta jest w Załączniku 12.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA OPERATORA, PAŃSTWA KONSTRUKTORA I PAŃSTWA PRODUCENTA

Informacja. Uczestnictwo.

4.9 **Zalecenie.** Państwo Operatora, Państwo Konstruktora oraz Państwo Producenta powinny potwierdzać otrzymanie zawiadomienia o wypadku lub poważnym incydencie (patrz punkt 4.1).

4.10 Po otrzymaniu zawiadomienia Państwo Operatora, Państwo Konstruktora i Państwo Producenta dostarczają, na prośbę Państwa Rejestracji, każdą stosowną i dostępną informację dotyczącą załogi i statku powietrznego, który uległ wypadkowi lub poważnemu incydentowi. Każde państwo informuje także Państwo Rejestracji o tym, czy ma ono zamiar wyznaczyć akredytowanego przedstawiciela i jeśli taki akredytowany przedstawiciel zostanie wyznaczony, podać jego nazwisko i szczegółowe informacje umożliwiające kontakt, jak również, przewidywaną datę jego przybycia, jeśli akredytowany przedstawiciel będzie uczestniczył w badaniu.

Uwaga 1. Zgodnie z punktem 5.18, Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora i Państwo Producenta mają prawo wyznaczać akredytowanego przedstawiciela do uczestnictwa w badaniu.

Uwaga 2. Po otrzymaniu specjalnej prośby Państwa prowadzącego badanie wypadku statku powietrznego, którego masa startowa jest większa niż 2250 kg, zgodnie z punktem 5.22, Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta mają obowiązek wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela. Należy zwrócić także uwagę na pożyteczny wkład ich obecności i uczestnictwa w badaniu.

4.11 Po otrzymaniu zawiadomienia, Państwo Operatora z minimalnym opóźnieniem, wykorzystując najbardziej odpowiednie i szybko dostępne środki, dostarcza Państwu Rejestracji szczegółową informację o niebezpiecznych ładunkach na pokładzie statku powietrznego.

ROZDZIAŁ 5. BADANIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ORGANIZACJĘ I PROWADZENIE BADANIA

WYPADKI I POWAŻNE INCYDENTY STATKÓW POWIETRZNYCH NA TERYTORIUM PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO

Państwo miejsca zdarzenia

5.1 Państwo miejsca zdarzenia, podejmuje badanie okoliczności wypadku i ponosi odpowiedzialność za prowadzenie takiego badania. Może ono jednak przekazać, w całości lub w części, prowadzenie badania innemu państwu na podstawie dwustronnej umowy. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia, powinno wykorzystać wszelkie dostępne środki pomocy w prowadzeniu tego badania.

5.1.1 **Zalecenie.** *Do Państwa miejsca zdarzenia, należy podjęcie badania okoliczności poważnych incydentów. Państwo to może jednak przekazać, w całości lub w części, prowadzenie takiego badania innemu Państwu na podstawie dwustronnej umowy. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia powinno wykorzystać wszelkie dostępne środki pomocy w prowadzeniu tego badania.*

Uwaga 1. Powyższa reguła nie wyklucza innych, już funkcjonujących metod badania incydentów (w tym, nienoszących miana poważnych), stosowanych przez inne organizacje.

Uwaga 2. Jeżeli prowadzenie badania w całości przekazuje się innemu Państwu, oczekuje się, że państwo to ponosić będzie odpowiedzialność za prowadzenie badania, włącznie z przesłaniem Raportu Końcowego na formularzu ADREP. Jeżeli przekazuje się pełnomocnictwa do prowadzenia tylko części badania, to z reguły odpowiedzialność za prowadzenie badania nadal ponosi Państwo miejsca zdarzenia.

WYPADKI LUB POWAŻNE INCYDENTY NA TERYTORIUM PAŃSTWA NIEBĘDĄCEGO PAŃSTWEM CZŁONKOWSKIM

Państwo Rejestracji

5.2 **Zalecenie.** *Jeżeli wypadek lub poważny incydent zaistniał na terytorium państwa, które nie jest Państwem Członkowskim się i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z zasadami Załącznika 13, to Państwo Rejestracji lub, jeśli nie jest ono w stanie tego zrobić, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora lub Państwo Producenta, powinny starać się o podjęcie badania we współpracy z Państwem miejsca zdarzenia, a w przypadku braku takiej współpracy, należy prowadzić badanie samodzielnie, wykorzystując wszelkie posiadane informacje.*

WYPADKI LUB POWAŻNE INCYDENTY POZA TERYTORIUM JAKIEGOKOLWIEK PAŃSTWA

Państwo Rejestracji

5.3 Jeżeli nie jest możliwe definitywne ustalenie, czy miejsce zaistnienia wypadku lub poważnego incydentu lotniczego znajduje się na terytorium jakiegokolwiek państwa, to prowadzenie i konieczne badanie zdarzenia podejmuje Państwo Rejestracji. Może ono jednak przekazać, w całości lub w części, prowadzenie badania innemu państwu na podstawie porozumienia i zgody.

5.3.1 Państwa, leżące w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca wypadku na wodach międzynarodowych, powinny udzielać wszelkiej pomocy, jak również spełniać prośby Państwa Rejestracji.

5.3.2 **Zalecenie.** *Jeśli Państwo Rejestracji nie jest Państwem Członkowskim się i nie zamierza przeprowadzić badania zgodnie z zasadami Załącznika 13, to Państwo Operatora lub, jeśli nie jest ono w stanie tego zrobić, Państwo Konstruktora lub Państwo Producenta powinny podjąć działania w kierunku organizacji i przeprowadzenia badania. Jednakże, Państwo takie może przekazać w całości lub w części prowadzenia całego badania innemu państwu na podstawie dwustronnej umowy i zgody.*

ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA

Uwaga. Podręcznik o badaniu wypadków statków powietrznych (Doc 6920) zawiera informacyjny materiał w zakresie organizacji, prowadzenia i kontroli nad prowadzeniem badania.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Uwaga. W poniższych postanowieniach nie ma stwierdzeń, które zakładają uniemożliwienie prowadzenia przez państwo badania poprzez żądanie wykorzystania najlepszych technicznych ekspertyz, pochodzących z każdego źródła.

Postanowienia ogólne

5.4 Komisji Badania Wypadków zapewnia się niezawisłość i udziela nieograniczonych pełnomocnictw w prowadzeniu badania, zgodnie z zasadami niniejszego Załącznika. Badanie wypadku obejmuje:

- a) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich dostępnych informacji o wypadku lub incydencie,
- b) w razie konieczności, wypracowanie zaleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa,
- c) jeśli jest to możliwe, ustalenie przyczyny, oraz
- d) opracowanie Raportu Końcowego.

Jeśli jest to możliwe, powinny być zbadane miejsce zdarzenia, wrak statku powietrznego oraz zebrane oświadczenia świadków zdarzenia.

5.4.1 **Zalecenie.** *Jakiegokolwiek sądowe lub administracyjne postępowanie, nakierowane na ustalenie udziału czyjejkolwiek winy lub odpowiedzialności, powinno być prowadzone niezależnie od badania, zgodnie z wymogami niniejszego Załącznika, wypadku.*

Wyznaczenie Przewodniczącego Zespołu do prowadzenia badania

5.5 Państwo prowadzące badanie wyznacza kierującego/a badaniem, który/a niezwłocznie przystępuje do tych badań.

Przewodniczący Zespołu do prowadzenia badania. Dostęp i kontrola

5.6. Przewodniczący Zespołu do prowadzenia badania posiada nieskrępowany dostęp do szczątków statku powietrznego i wszystkich związanych z wypadkiem materiałów, włączając w to rejestratory pokładowe i ich zapisy oraz posiada nieograniczoną kontrolę nad nimi, zapewniając jednocześnie wyznaczonym osobom niezwłoczny udział w szczegółowym badaniu.

Rejestratory pokładowe. Wypadki i poważne incydenty

5.7 Podczas badania wypadku lub poważnego incydentu efektywnie wykorzystuje się rejestratory pokładowe. Państwo prowadzące badanie stwarza możliwość niezwłocznego odczytu zapisów rejestratorów pokładowych.

5.8 **Zalecenie.** *W przypadku, kiedy Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie dysponuje odpowiednimi środkami do dokonania odczytu zapisów rejestratora pokładowego, wówczas powinno wykorzystywać środki udostępniane przez inne państwa, biorąc pod uwagę następujące aspekty:*

- a) możliwości urzędzenia do odczytu zapisów,
- b) właściwy czas dokonywania odczytu zapisów, i
- c) miejsce znajdowania się urzędzenia do odczytu zapisów.

Uwaga. Wymagania w stosunku do zapisów danych radiolokacyjnych i korespondencji zawarte są w Rozdziale 6 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Autopsja

5.9 Państwo, prowadzące badanie wypadku z ofiarami w ludziach, organizuje przeprowadzenie pełnej autopsji zwłok członków załogi statku powietrznego i w szczególnych okolicznościach, zwłok pasażerów i załogi pokładowej przez anatomopatologa posiadającego doświadczenie w badaniu wypadków. Badanie takie należy prowadzić sprawnie i w pełnym zakresie.

Uwaga. Materiał informacyjny odnoszący się do autopsji został szczegółowo przedstawiony w Podręczniku medycyny lotniczej (Doc 8984) oraz w Podręczniku badania wypadków statków powietrznych (Doc 6920), przy czym, w pierwszym z tych podręczników zawarte są szczegółowe zalecenia w zakresie prowadzenia badania toksykologicznego.

Badania medyczne

5.9.1 **Zalecenie.** *W razie konieczności, Państwo prowadzące badanie wypadku organizuje badania medyczne członków załogi, pasażerów i personelu związanego ze zdarzeniem, przez lekarza mającego doświadczenie w badaniu wypadków. Badanie takie należy prowadzić sprawnie i w pełnym zakresie.*

Uwaga 1. Badanie takie może także pokazać, czy poziom fizycznej i psychologicznej zdatości członków załogi i innego personelu bezpośrednio związanego ze zdarzeniem jest wystarczający do ich uczestnictwa w badaniu.

Uwaga 2. Podręcznik medycyny lotniczej (Doc 8984) zawiera materiał informacyjny w zakresie prowadzenia badania medycznego.

Koordinacja działań. Organa sądowe

5.10 Państwo prowadzące badanie uznaje konieczność koordynowania działań przewodniczącego zespołu prowadzącego badania i organów sądowych. Szczególną uwagę poświęca się dowodom rzeczowym, które, jako mające zasadniczy wpływ na powodzenie badania, powinny być niezwłocznie zarejestrowane i poddane analizie, takiej jak badanie i identyfikacja ofiar oraz odczyt zapisów rejestratorów pokładowych.

Uwaga 1. Odpowiedzialność Państwa miejsca zdarzenia za koordynację działań została omówiona w punkcie 5.1

Uwaga 2. Możliwe sprzeczności między organami prowadzącymi badanie wypadku i organami sądowymi, odnoszące się do ochrony rejestratorów pokładowych i ich zapisów, mogą zostać rozwiązane poprzez przeniesienie zarejestrowanych danych przez oficjalnego przedstawiciela organu sądowego do miejsca, gdzie będą odczytywane, zapewniając w ten sposób ich ochronę.

Informowanie organów ochrony lotnictwa

5.11 Jeżeli w trakcie badania wypadku zostanie stwierdzone lub pojawi się podejrzenie, że zaistniał akt bezprawnej ingerencji, to Prowadzący badanie wypadku powinien niezwłocznie podjąć działania mające na celu poinformowanie organów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa zainteresowanego (zainteresowanych) państwa (państw).

Nieujawnianie dokumentacji badania

5.12. Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu, bez względu na miejsce jego zaistnienia, może udostępnić niżej wykazane informacje w celach niemających związku z badaniem wypadku lub incydentu tylko w tych przypadkach, kiedy odpowiednie władze danego państwa, odpowiedzialne za wymiar sprawiedliwości ustanowią, że ich ujawnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego lub przyszłych badania:

- a) wszelkie oświadczenia osób uzyskane w toku badania przez organa upoważnione do ich prowadzenia,
- b) wszelka korespondencja między osobami związanymi z operacją statku powietrznego,
- c) medyczne lub prywatne informacje, dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub w incydencie
- d) zapisy pokładowych rejestratorów mowy i ich kopie,
- e) zapisy i kopie nagrań z organów służb ruchu lotniczego, oraz
- f) opinie wyrażane w trakcie analizy informacji, włącznie z zapisami rejestratorów pokładowych.

5.12.1 Dane te powinny być włączone do Raportu Końcowego lub do jego uzupełnienia tylko wówczas, gdy mają odniesienie do analizy wypadku lub incydentu. Danych niemających takiego odniesienia nie ujawnia się.

Uwaga 1. Wyżej przedstawione informacje, w tym informacje dobrowolnie składane przez osoby przesłuchiwane w toku badania wypadku lub incydentu, mogą być wykorzystane w niewłaściwy sposób do celów postępowania dyscyplinarnego, cywilnego, administracyjnego lub karnego. Jeśli takie informacje będą rozpowszechniane, to w przyszłości prowadzący badania mogą mieć trudności w uzyskaniu szczerych wypowiedzi świadków zdarzenia. Brak dostępu do tego typu informacji spowoduje utrudnienia w procesie badania i negatywne następstwa dla bezpieczeństwa lotów.

Uwaga 2. Załącznik E zawiera wytyczne prawne z zakresu ochrony informacji zawartych w systemie zbierania i przetwarzania danych z zakresu bezpieczeństwa.

Wznowienie badania

5.13 Jeżeli po zakończeniu badania zostaną ujawnione nowe ważne fakty, to Państwo prowadzące badanie powinno je wznowić. Jeśli jednak Państwo prowadzące badanie nie zarządziło takiego badania, wówczas powinno uzyskać zgodę Państwa, które prowadzenie tego badania zarządziło.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAŻDEGO INNEGO PAŃSTWA

Informacja. Wypadki i incydenty

5.14 Na wniosek Państwa prowadzącego badanie wypadku lub incydentu każde państwo powinno przedstawić pełne informacje będące w jego posiadaniu.

Uwaga. Patrz także punkt 5.16

5.15 Każde państwo, którego środki lub służby były wykorzystywane lub mogły być wykorzystywane przez statki powietrzne przed zaistnieniem wypadku lub incydentu, bez względu na miejsce jego zaistnienia, i które dysponują informacjami przydatnymi do badania, przekazują je Państwu prowadzącemu badanie.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI I PAŃSTWA OPERATORA

Rejestratory pokładowe. Wypadki i poważne incydenty

5.16 W przypadku, gdy statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub wydarzył się na nim poważny incydent, ląduje w państwie innym niż Państwo miejsca zdarzenia, Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora, w odpowiedzi na wniosek Państwa prowadzącego badanie, przedstawia temu ostatniemu zapisy rejestratorów pokładowych, a jeżeli jest to konieczne, odpowiednie rejestratory pokładowe.

Uwaga. Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora, zgodnie z punktem 5.16, może zwrócić się do dowolnego państwa z prośbą o współpracę w poszukiwaniu i odczytaniu zapisów rejestratorów pokładowych.

Informacja o organizacjach

5.17 Państwo Rejestracji i Państwo Operatora, na wniosek Państwa prowadzącego badanie, przekazują odpowiednie informacje o każdej organizacji, której działalność mogła bezpośrednio lub pośrednio mieć wpływ na operację statku powietrznego.

UCZESTNICTWO W BADANIU

Uwaga. Załącznik nie przewiduje, aby akredytowany przedstawiciel i doradcy któregośkolwiek państwa zawsze byli obecni w państwie, które prowadzi badanie.

UCZESTNICTWO PAŃSTWA REJESTRACJI, PAŃSTWA OPERATORA, PAŃSTWA KONSTRUKTORA I PAŃSTWA PRODUCENTA

Prawa

5.18 Każde Państwo: Rejestracji, Użytkownika, Konstruktora i Producenta ma prawo wyznaczyć akredytowanego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu.

Uwaga. W poniższych postanowieniach nie ma stwierdzeń, które uniemożliwiają Państwu Konstruktora lub Producenta instalację elektryczną lub główne agregaty statku powietrznego złożenie wniosku o uczestnictwo w badaniu wypadku.

5.19 Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora wyznacza jednego lub kilku doradców (proponowanych przez użytkownika) do pomocy swojemu akredytowanemu przedstawicielowi.

5.19.1 **Zalecenie.** *W tych przypadkach, gdy ani Państwo Rejestracji, ani Państwo Operatora nie wyznaczą akredytowanego przedstawiciela, Państwo prowadzące badanie, powinno zgodnie z obowiązującym w tym państwie prawem, zaprosić przedstawiciela użytkownika do udziału w badaniach.*

5.20 Państwo Konstruktora i Państwo Producenta mają prawo wyznaczyć jednego lub kilku doradców, zaproponowanych przez organizacje odpowiedzialne za konstrukcję typu i montaż końcowy statku powietrznego, w celu udzielania pomocy akredytowanym przedstawicielom.

5.21 **Zalecenie.** *W przypadku, kiedy ani Państwo Konstruktora, ani Państwo Producenta, nie wyznaczą akredytowanego przedstawiciela, wówczas Państwo prowadzące badanie powinno zaprosić do uczestnictwa organizacje odpowiedzialne za konstrukcję typu i montaż końcowy statku powietrznego, zgodnie z przepisami prawa Państwa prowadzącego badanie.*

Obowiązki

5.22 Jeżeli Państwo prowadzące badanie wypadku statku powietrznego, którego masa maksymalna jest większa niż 2 250 kg, zaprasza Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora lub Państwo Producenta do wzięcia udziału w badaniu, wówczas każde z zaproszonych państw wyznacza swojego akredytowanego przedstawiciela.

Uwaga 1. Przepisy punktu 5.22 nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie zaprosić Państwo, które zaprojektowało lub wyprodukowało instalację elektryczną albo główne zespoły statku powietrznego, do wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela, jeżeli może to stanowić pożyteczny wkład do badania albo jeżeli takie uczestnictwo może podnieść poziom bezpieczeństwa.

Uwaga 2. Przepisy punktu 5.22 nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie zwrócić się z wnioskiem do Państwa Konstruktora i Państwa Producenta o udzielenie pomocy w badaniu zdarzeń innych niż opisane w punkcie 5.22.

UCZESTNICTWO INNYCH PAŃSTW

Prawa

5.23 Każde Państwo, które przekazuje Państwu prowadzącemu badanie informacje, urządzenia lub ekspertów, ma prawo wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela do uczestniczenia w tym badaniu.

Uwaga. Każdemu Państwu, które oddaje do dyspozycji swoją bazę operacyjną w celu prowadzenia badania na miejscu zdarzenia lub uczestniczy w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych lub w operacjach wydobywania szczątków, albo też bierze udział w dystrybucji biletów linii lotniczej lub jest z nią zrzeszone, może być zaproszone do wyznaczenia akredytowanego przedstawiciela do uczestniczenia w tym badaniu.

UDZIELANIE UPRAWNIEŃ AKREDYTOWANYM PRZEDSTAWICIELOM

Doradcy

5.24 Państwo, mające prawo wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela, może wyznaczyć jednego lub kilku doradców do pomocy w badaniu.

Uwaga 1. Powyższe postanowienie nie stanowi przeszkody dla jakiegokolwiek Państwa uczestniczącego w badaniu w powoływaniu specjalistów technicznych, z dowolnej organizacji i wyznaczania ich jako ekspertów i doradców pełnomocnego przedstawiciela.

Uwaga 2. Problem dotyczący uproszczeń w formalnościach przy wjeździe pełnomocnych przedstawicieli, ich doradców i wwożeniu oprzyrządowania, rozpatruje Załącznik 9 „Uproszczenia formalności”. Posiadanie dokumentu potwierdzającego oficjalny status lub paszportu służbowego może przyspieszyć przejście formalności przy wjeździe.

5.24.1 Doradcom zezwala się na uczestniczenie w badaniu pod nadzorem pełnomocnego przedstawiciela w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia efektywności badania.

Uczestnictwo

5.25 Uczestniczenie w badaniu pozwala na udział we wszystkich etapach badania pod nadzorem Przewodniczącego Komisji Badania Wypadków, a w szczególności do:

- a) oględzin miejsca zaistnienia wypadku,
- b) badania szczątków,
- c) pozyskiwania zeznań świadków i składania propozycji co do tematyki przesłuchań,

- d) posiadania pełnego i niezwłocznego dostępu do dowodów rzeczowych,
- e) otrzymywania wszystkich egzemplarzy dokumentów dotyczących sprawy,
- f) uczestniczenia w odczytywaniu zapisów na nośnikach informacji,
- g) uczestniczenia w badaniach prowadzonych poza miejscem zaistnienia wypadku , takich jak: przegląd agregatów, narady techniczne, próby i modelowanie,
- h) udziały w naradach informujących o postępie w badaniach, łącznie z dyskusjami dotyczącymi analizy informacji, formułowania wniosków, określania przyczyn i zaleceń w zakresie bezpieczeństwa, i
- i) składania oświadczeń dotyczących różnych elementów badania wypadku.

Udział państwa, które nie jest Państwem Rejestracji, Państwem Użytkownika, Państwem Konstruktora czy Państwem Producentem, może ograniczać się do spraw, które dają tym państwom prawo uczestniczenia w badaniu, zgodnie z punktem 5.23.

Uwaga 1. Uznano, że forma uczestnictwa określona jest normami prawa państwa, w którym prowadzone jest badanie lub jego część.

Uwaga 2. Nie należy odkładać zbierania i zapisywania informacji do czasu przybycia akredytowanego przedstawiciela.

Uwaga 3. Niniejsze przepisy nie zabraniają poszukiwania innych form prowadzenia badania niż wymienione wyżej.

Uwaga 4. Przez dokumenty, o których mowa w ppkt. e) rozumie się także takie dokumenty jak sprawozdanie o rezultatach badania komponentów lub inne badania przeprowadzone w ramach toczącego się badania.

Obowiązki

5.26 Akredytowani przedstawiciele i ich doradcy:

- a) przekazują Państwu prowadzącemu badanie wszystkie informacje, jakie posiadają, i
- b) nie ujawniają informacji o przebiegu i wnioskach wynikających z badania bez jasno wyrażonej zgody Państwa prowadzącego badanie.

Uwaga. Niniejszy przepis nie stanowi przeszkody w niezwłocznym ujawnieniu informacji po wyrażeniu zgody państwa prowadzącego badanie, ani nie jest przeszkodą dla akredytowanych przedstawicieli w przekazaniu informacji do odpowiednich państw, w celu niesienia pomocy we wdrażaniu działań z zakresu bezpieczeństwa.

UCZESTNICTWO PAŃSTW, KTÓRYCH OBYWATELE PONIEŚLI ŚMIERĆ LUB DOZNALI POWAŻNYCH OBRAŻEŃ CIAŁA

Prawo i stosowanie prawa

5.27 **Zalecenie.** *Jeżeli jakiegokolwiek państwo wyraża zainteresowanie wypadkiem , niezależnie od miejsca jego zaistnienia dlatego, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które doznały poważnych obrażeń ciała znajdowali się jego obywatele, wówczas zwraca się z wnioskiem do Państwa prowadzącego badanie o możliwość uczestniczenia w badaniu, to należy zezwolić temu państwu na wyznaczenie eksperta, który powinien mieć prawo do:*

- a) udziału w oględzinach miejsca zaistnienia wypadku
- b) dostępu do (odpowiedniej, opartej na faktach) informacji,

- c) uczestniczenia w identyfikacji ofiar,*
- d) uzyskania pomocy podczas przesłuchiwania pozostałych przy życiu pasażerów, będących obywatelami Państwa, które wyznaczyło danego eksperta, i*
- e) otrzymania egzemplarza Raportu Końcowego.*

ROZDZIAŁ 6. RAPORT KOŃCOWY

6.1 **Zalecenie.** *Należy wykorzystywać formularz Raportu Końcowego przedstawionego w Uzupelnieniu. Można go jednakże przystosować, uwzględniając okoliczności wypadku lub incydentu.*

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAŻDEGO PAŃSTWA

Podawanie informacji do publicznej wiadomości. Zgoda.

6.2 Państwo nie rozpowszechnia, nie publikuje i nie dopuszcza do wykorzystywania projektu raportu lub jakiegokolwiek jego części lub innych dokumentów, otrzymanych w trakcie prowadzenia badania wypadku lub incydentu, bez oficjalnej zgody Państwa prowadzącego to badanie, z wyjątkiem tych przypadków, kiedy takie raporty lub dokumenty były już opublikowane lub zostały podane do publicznej wiadomości przez wyżej wymienione państwo.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Konsultacja

6.3 Państwo prowadzące badanie kieruje projekt Raportu Końcowego do Państwa, które zleciło badanie, jak też do wszystkich państw, które uczestniczyły w badaniu, z propozycją wyrażenia, w możliwie krótkim czasie, swoich istotnych i uzasadnionych uwag o tym raporcie. Projekt Raportu Końcowego o badaniu kieruje się w celu przygotowania uwag do:

- a) Państwa Rejestracji,
- b) Państwa Operatora,
- c) Państwa Konstruktora, i
- d) Państwa Producenta.

W tych przypadkach, kiedy Państwo prowadzące badanie otrzymuje uwagi w ciągu 60 dni od daty pisma przewodniego, wnosi ono przekazane uwagi do zmiany projektu Raportu Końcowego, bądź też, na życzenie państwa przekazującego uwagi, załącza te uwagi do Raportu Końcowego. W przypadkach, kiedy Państwo prowadzące badania nie otrzymuje uwag w ciągu 60 dni od daty pierwszego pisma przewodniego, publikuje ono Raport Końcowy zgodnie z punktem 6.4, z wyjątkiem przypadków, kiedy przedłużenie tego okresu zostało zaaprobowane przez zainteresowane państwa.

Uwaga 1. Norma ta nie przeszkadza Państwu prowadzącemu badanie w prowadzeniu konsultacji z innymi państwami, np. tymi państwami, które dostarczyły odpowiednie informacje, środki lub ekspertów uczestniczących w badaniu zgodnie z zasadami punktu 5.27.

Uwaga 2. Uwagi, które powinny być dołączane do Raportu Końcowego, mogą dotyczyć tylko nie redakcyjnych, konkretnych aspektów Raportu Końcowego, co do których nie można było osiągnąć zgody.

Uwaga 3. W celu skierowania projektu Raportu Końcowego do Państw Odbiorców, Państwo prowadzące badanie powinno rozpatrzyć możliwość wykorzystania najszybszych i odpowiednich środków łączności, takich jak łączność telefaksowa, poczta elektroniczna, poczta kurierska lub pilne przesyłki pocztowe.

6.3.1 **Zalecenie.** Państwo prowadzące badanie powinno przesłać operatorowi, za pośrednictwem Państwa Operatora, egzemplarz projektu Raportu Końcowego w celu umożliwienia operatorowi przedłożenia swoich uwag do projektu Raportu Końcowego.

6.3.2 **Zalecenie.** Państwo prowadzące badanie powinno przesłać, za pośrednictwem Państwa Konstruktora lub Państwa Producenta, egzemplarz projektu Raportu Końcowego do organizacji odpowiedzialnych za konstrukcję typu i montaż końcowy statku powietrznego, w celu umożliwienia tym organizacjom przedłożenia ich uwag do projektu Raportu Końcowego.

Państwa Odbiorcy Raportu

6.4 Raport Końcowy z badania wypadku Państwo prowadzące badanie przesyła niezwłocznie do:

- a) Państwa zlecającego badanie,
- b) Państwa Rejestracji,
- c) Państwa Operatora,
- d) Państwa Konstruktora,
- e) Państwa Producenta,
- f) każdego państwa, którego obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń ciała, i
- g) każdego państwa, które przekazało odpowiednie informacje, dostarczyło urządzenia lub przysłało ekspertów.

Podanie do publicznej wiadomości Raportu Końcowego

6.5 W interesie zapobiegania wypadkom, Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu, w możliwie krótkim czasie, publikuje Raport Końcowy.

6.6 **Zalecenie.** Państwo prowadzące badanie powinno wydawać raporty w jak najkrótszym czasie, jeśli jest to możliwe, to w ciągu 12 miesięcy od zdarzenia. Jeżeli raport nie może być wydany w przeciągu 12 miesięcy, to Państwo prowadzące badanie powinno w każdą rocznicę zdarzenia wydać raporty pośrednie, ze szczegółowym przedstawieniem toku badania, łącznie z informacją o wszystkich problemach dotyczących bezpieczeństwa lotów.

6.7 Jeżeli Państwo, które przeprowadziło badanie wypadku lub incydentu statku powietrznego o masie maksymalnej powyżej 5700 kg i wydało Raport Końcowy, to kieruje egzemplarz takiego raportu do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga. Jeśli jest to możliwe, to Raport Końcowy kierowany do ICAO powinien być przetłumaczony na jeden z roboczych języków Organizacji, zgodnie z załącznikiem B.

Zalecenia profilaktyczne

6.8 Na każdym etapie badania wypadku lub incydentu organ upoważniony do badania wypadków lub incydentów Państwa prowadzącego badanie zaleca odpowiednim organom innych państw środki zapobiegawcze, które pilnie należy przyjąć w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotów.

6.9 Państwo prowadzące badanie wypadków i incydentów, jeżeli jest to celowe, adresuje wszystkie zalecenia w zakresie bezpieczeństwa lotów opracowane w rezultacie prowadzonego badania, do organów badania wypadków innego (innych) państwa (państw) oraz do ICAO, jeżeli dotyczą dokumentów ICAO.

Uwaga. W przypadku, kiedy Raport Końcowy zawiera adresowane do ICAO zalecenia w zakresie bezpieczeństwa dotyczące dokumentów ICAO, to do tego raportu powinno być dołączone pismo z propozycjami konkretnych działań.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA OTRZYMUJĄCEGO ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Działania dotyczące zaleceń profilaktycznych

6.10 Państwo, które otrzymuje zalecenia profilaktyczne lub inne propozycje dotyczące środków zapobiegawczych, informuje Państwo, które przedstawiło propozycje, o przyjętych lub rozpatrywanych środkach zapobiegawczych albo o przyczynach niepodjęcia jakichkolwiek działań.

Uwaga. Niniejsza norma nie przeszkadza Państwu prowadzącemu badanie wprowadzać propozycji dotyczących działań zapobiegawczych, innych niż otrzymane zalecenia profilaktyczne.

ROZDZIAŁ 7. SPRAWOZDAWCZOŚĆ ADREP

Uwaga 1. W załączniku B znajduje się schemat zawiadomienia i sprawozdania oraz zasady powiadamiania i rozsyłania raportów.

Uwaga 2. Zgodnie z regulami niniejszego rozdziału, może okazać się niezbędne sporządzenie następujących dwóch raportów po jakimkolwiek wypadku lub incydencie :

- *Raportu Wstępnego,*
- *Raportu Informacyjnego o wypadku / incydencie.*

Uwaga 3. Materiał informacyjny, dotyczący sporządzania zawiadomienia wstępnego oraz sprawozdania informacyjnego o wypadku / incydencie , zawarty jest w podręczniku „Przekazywanie danych o wypadkach i incydentach” (Doc 9156).

RAPORT WSTĘPNY

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg

7.1 W przypadku zaistnienia wypadku statku powietrznego, którego maksymalna masa jest większa niż 2250 kg, Państwo prowadzące badanie, kieruje Raport Wstępny do:

- a) Państwa Rejestracji lub Państwa miejsca zdarzenia, w zależności od okoliczności,
- b) Państwa Operatora,
- c) Państwa Konstruktora,
- d) Państwa Producenta,
- e) każdego państwa, które przedstawiło odpowiednią informację, zasadnicze oprzyrządowanie lub oddelegowało ekspertów, i
- f) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Wypadki statków powietrznych o masie równej lub mniejszej niż 2250 kg

7.2 W przypadku zaistnienia wypadku z jakimkolwiek statkiem powietrznym o masie równej lub mniejszej niż 2250 kg, kiedy okoliczności dotyczą problemów zdatności do lotów lub problemów, którymi zainteresowane są inne państwa, Państwo prowadzące badanie kieruje zawiadomienie wstępne do:

- a) Państwa Rejestracji lub Państwa miejsca zdarzenia, w zależności od okoliczności,
- b) Państwa Operatora,
- c) Państwa Konstruktora,
- d) Państwa Producenta,

- e) każdego państwa, które przedstawiło odpowiednią informację, zasadnicze oprzyrządowanie lub oddelegowało ekspertów.

Język

7.3 Zawiadomienie wstępne przedstawia się właściwym państwom i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w jednym z roboczych języków ICAO.

Przesyłanie

7.4 Raport Wstępny przesyła się za pośrednictwem łączności faksymilowej, pocztą elektroniczną lub lotniczą w ciągu 30 dni od momentu zaistnienia wypadku, jeżeli do tego czasu nie został przesłany Raport informacyjny o wypadku / incydencie . W przypadku, gdy dotyczy to bezpośrednio problemów bezpieczeństwa, Raport Wstępny wysyła się natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku, za pośrednictwem najbardziej dogodnych i szybkich środków łączności.

RAPORT INFORMACYJNY O WYPADKU/INCYDENCIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg

7.5 W takich przypadkach, kiedy maksymalna masa statku powietrznego, który uległ wypadkowi, jest większa niż 2250 kg, Państwo prowadzące badanie, przy pierwszej powstałej po badaniu możliwości, wysyła Raport informacyjny o wypadku do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Informacja uzupełniająca

7.6 **Zalecenie.** Państwo prowadzące badanie powinno, w odpowiedzi na zapytania, przekazać innym państwom informację uzupełniającą do treści zawartej w Raporcie informacyjnym o wypadku/incydencie .

Incydenty statków powietrznych o masie większej niż 5700 kg

7.7 Jeżeli Państwo prowadzi badanie incydentu statku powietrznego o maksymalnej masie większej niż 5700 kg, to państwo to, przy pierwszej powstałej po badaniu możliwości, przesyła Raport informacyjny o incydencie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga. Typy incydentów, będących w centrum uwagi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, z punktu widzenia poznania metod zapobiegania wypadkom, przedstawione są w załączniku C.

ROZDZIAŁ 8. ZAPOBIEGANIE WYPADKOM

Uwaga. Celem poniższych wymogów jest promowanie działań zapobiegających wypadkom poprzez analizę danych o wypadkach i incydentach oraz szybszą wymianę informacji.

Systemy zgłaszania danych o incydentach

8.1 Państwo ustala system obowiązkowego zgłaszania danych o incydentach, mając na celu niesienie pomocy w zbieraniu informacji o faktycznych lub potencjalnych niedociągnięciach w zapewnianiu bezpieczeństwa lotów.

8.2 **Zalecenie.** Państwo powinno wprowadzić system dobrowolnego informowania o incydentach, mając na celu uzupełnienie informacji, które nie zawsze są przekazywane w ramach obowiązkowego systemu informowania o incydentach.

8.3 System dobrowolnego informowania o incydentach nie może wywoływać konsekwencji prawnych. Powinien natomiast zawierać środki gwarantujące anonimowość źródła informacji.

Uwaga 1. Nie stosowanie konsekwencji prawnych jest fundamentalną zasadą dobrowolnego informowania.

Uwaga 2. Zaleca się, aby państwa wspierały i zachęcały do dobrowolnego informowania o zdarzeniach, które mogą wpływać na bezpieczeństwo lotów, poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian w prawodawstwie oraz w polityce.

Uwaga 3. Materiał informacyjny, dotyczący zarówno państwowych systemów obowiązkowego jak i dobrowolnego informowania o incydentach, zawarty jest w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management Manual, Doc 9859)

Uwaga 4. Załącznik E zawiera wytyczne prawne z zakresu ochrony informacji zawartych w systemach zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa.

Systemy baz danych

8.4 **Zalecenie.** W celu poprawy efektywności analizowanych informacji, włącznie z własnym systemem informowania o incydentach, państwo powinno utworzyć bazę danych.

8.5 **Zalecenie.** W celu uproszczenia wymiany informacji, w bazach danych powinny być użyte standardowe tabele.

Uwaga 1. Materiał informacyjny dotyczący wymogów technicznych takich bazy danych, zostanie dostarczony przez ICAO na wniosek państwa.

Uwaga 2. Zachęca się państwa do zawierania regionalnych porozumień i wymiany informacji, przy spełnieniu zalecenia w punkcie 8.4.

Analiza danych. Działania zapobiegawcze

8.6 W celu określenia niezbędnych działań zapobiegawczych państwo, posiadające bazy danych o wypadkach i incydentach oraz systemy przedstawiania danych o incydentach, analizuje informacje zawarte w sprawozdaniach o wypadkach i incydentach oraz znajdujące się w bazie danych,

Uwaga. Informacje uzupełniające, niezbędne do określenia działań zapobiegawczych, mogą być zawarte w sprawozdaniach końcowych o wypadkach i incydentach.

8.7 **Zalecenie.** *Jeżeli państwo analizując informacje zawarte w swojej bazie danych uznaje dane sprawy bezpieczeństwa lotów jako ważne dla innych państw, powinno przekazać te informacje niezwłocznie do zainteresowanych państw.*

8.8 **Zalecenie.** *Zalecenia profilaktyczne mogą wynikać nie tylko z badania wypadków i incydentów, ale również z innych źródeł, w tym badania nad zapewnieniem bezpieczeństwa lotów. Jeśli zalecenia, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotów, adresowane są do organizacji w innym państwie, to należy przesłać je do organów zajmujących się badaniem wypadków w tym państwie.*

Wymiana informacji związanej z bezpieczeństwem lotów

8.9 **Zalecenie.** *Państwa powinny promować tworzenie sieci wspólnego wykorzystywania informacji o bezpieczeństwie lotów przez wszystkich operatorów w systemie lotnictwa oraz popierać swobodną wymianę informacji o faktycznych i potencjalnych nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa lotów.*

Uwaga. W celu zapewnienia wymiany danych wymagane są standardowe określenia, klasyfikacje i formaty. Materiał informacyjny dotyczący wymogów technicznych tego typu sieci wspólnego korzystania z informacji, będzie przedstawiony przez ICAO na wniosek państwa.

DODATEK. WZÓR RAPORTU KOŃCOWEGO

(Patrz Rozdział 6)

CEL

Celem wprowadzenia niniejszego wzoru jest ujednoczenie formy przedstawiania Raportu Końcowego.

Szczegółowy materiał informacyjny, dotyczący wypełnienia każdego działu niniejszego Raportu Końcowego, zawarty jest w *Podręczniku o badaniu wypadków (ICAO Doc 6920)*.

WZÓR

Nagłówek. Raport Końcowy rozpoczyna się od nagłówka, w którym podaje się:

nazwę użytkownika; producenta, model, przynależność państwową i znaki rejestracyjne statku powietrznego; miejsce i datę zaistnienia wypadku lub incydentu.

Przegląd. Po nagłówku następuje opis, w którym przedstawia się krótko informację odnoszącą się do:

zawiadomienia o wypadku własnych i obcych władz państwowych; organu pełnomocnego do badania wypadku i akredytowanych przedstawicieli; organizacji badania; organu opracowującego Raport Końcowy i daty jego opublikowania; krótkiego przedstawienia okoliczności, które doprowadziły do wypadku.

Część główna. Główna część Raportu Końcowego składa się z następujących rozdziałów głównych:

1. Informacja faktyczna.
2. Analiza.
3. Orzeczenie.
4. Zalecenia profilaktyczne.

Oprócz tego, każdy rozdział składa się z szeregu podrozdziałów.

Załączniki. Załączane są w miarę potrzeb.

Uwaga. Podczas zestawiania Raportu Końcowego z wykorzystaniem niniejszego wzoru należy pamiętać aby:

- a) wszystkie dane, odnoszące się do informacji, analizy i orzeczeń, były odzwierciedlone w odpowiednim rozdziale;
- b) w tych przypadkach, kiedy informacja odnosząca się do jakiegokolwiek punktu w Rozdziale 1 „Informacja faktyczna” nie występuje lub nie ma odniesienia do okoliczności, które doprowadziły do danego wypadku, wówczas uwaga na ten temat powinna być włączona do odpowiedniego podrozdziału.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE

1.1 **Historia lotu.** Krótki opis zawierający następujące informacje:

- numer rejsu, typ operacji, ostateczne miejsce startu, czas startu (wg czasu lokalnego lub UTC), planowane miejsce lądowania,

- przygotowanie do lotu, opis lotu i okoliczności, które doprowadziły do wypadku, włączając, o ile jest to możliwe, opis istotnej części toru lotu,
- miejsce zaistnienia (szerokość i długość geograficzna oraz przewyższenie) i czas zaistnienia wypadku (wg czasu lokalnego lub UTC), dzień lub noc.

1.2 **Obrażenia osób.** Należy wypełnić poniższą tabelę (cyframi):

<i>Obrażenia</i>	<i>Załoga</i>	<i>Pasażerowie</i>	<i>Inne osoby</i>
Śmiertelne			
Poważne			
Nieznaczące (nie było)			

Uwaga. Obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym obejmują wszystkie przypadki śmiertelne, określone jako bezpośredni skutek obrażeń ciała doznanych podczas wypadku. Poważne obrażenia ciała zdefiniowane są w Rozdziale 1 niniejszego Załącznika.

1.3 **Uszkodzenia statku powietrznego.** Krótki opis uszkodzeń statku powietrznego powstałych podczas wypadku (zniszczony, poważnie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń).

1.4 **Inne uszkodzenia.** Krótki opis uszkodzeń innych obiektów, poza statkiem powietrznym.

1.5 **Informacje o składzie osobowym:**

- a) odpowiednie informacje o każdym członku załogi statku powietrznego, zawierające: wiek, ważność licencji, uprawnienia, kontrole obowiązkowe, doświadczenie lotnicze (nalot ogólny i na danym typie statku powietrznego) oraz dane o czasie wykonywania obowiązków,
- b) krótkie informacje o kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym innych członków załogi,
- c) odpowiednie informacje, jeśli istnieje taka konieczność, odnośnie innego personelu, np.: personelu służby ruchu lotniczego, obsługi technicznej itp.

1.6 **Informacje o statku powietrznym:**

- a) krótkie informacje o zdatości do lotu i obsłudze technicznej statku powietrznego (należy wykazać wszelkie usterki znane przed lotem i podczas lotu, jeżeli miały one jakikolwiek związek z zaistnieniem wypadku),
- b) krótkie informacje o charakterystykach technicznych, jeżeli jest to konieczne, jak też o tym, czy masa maksymalna i środek ciężkości statku powietrznego układał się w dopuszczalnym zakresie w danej fazie operacji, w której zaistniał wypadek (jeżeli ww. dopuszczalny zakres nie został utrzymany i jeżeli fakt ten wiąże się z zaistnieniem wypadku, to należy podać szczegółowe informacje),
- c) rodzaj stosowanego paliwa.

1.7 **Informacje meteorologiczne:**

- a) krótkie informacje o warunkach meteorologicznych w danych okolicznościach, łącznie z prognozą pogody i jej faktycznym stanem, jak również, informacje meteorologiczne, będące w posiadaniu załogi,
- b) warunki naturalnego oświetlenia w czasie zaistnienia wypadku (światło słoneczne, światło księżyca, zmierzch itp.).

1.8 **Pomoce nawigacyjne.** Informacja o będących w dyspozycji środkach nawigacyjnych, łącznie z takimi środkami lądowania, jak: ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, o wizualnych środkach naziemnych itp. oraz informacje o ich efektywności w czasie zaistnienia wypadku .

1.9 **Łączność.** Informacja o ruchomej i stałej służbie łączności lotniczej i o jej efektywności.

1.10 **Informacje o lotnisku.** Informacje o lotnisku; jego wyposażeniu i stanie urządzeń albo o strefie startu lub lądowania, jeśli nie jest to lotnisko.

1.11 **Rejestratory pokładowe.** Rozmieszczenie rejestratorów pokładowych na statku powietrznym; ich stan po odnalezieniu oraz informacje o danych uzyskanych przy ich pomocy.

1.12 **Informacje o szczątkach i zderzeniu.** Ogólne informacje o miejscu wypadku i charakterystyce rozrzutu szczątków; o ujawnionych niesprawnościach konstrukcji lub niesprawności zespołów; szczegóły dotyczące położenia i stanu różnych fragmentów zwykle nie są wymagane, jeśli nie jest to związane z koniecznością ustalenia faktu zniszczenia statku powietrznego przed zderzeniem. Wykresy, schematy i fotografie mogą być dołączone do tego rozdziału lub przedstawione w **Załącznikach**.

1.13 **Informacje medyczne i patologiczne.** Krótki opis rezultatów przeprowadzonego badania i ujawnionych faktów.

Uwaga. Informacje medyczne odnoszące się do licencji załogi statku powietrznego powinny być koniecznie odzwierciedlone w podrozdziale 1.5 „Informacje o składzie osobowym”.

1.14 **Pożar.** W przypadku wystąpienia pożaru przedstawić informacje na temat charakteru zdarzenia oraz o zastosowanym sprzęcie przeciwpożarowym i jego efektywności.

1.15 **Czynniki przeżycia.** Krótki opis poszukiwania, ewakuacji i ratownictwa, miejsca znajdowania się członków załogi i pasażerów w związku z doznanymi obrażeniami ciała, uszkodzenia takich elementów statku powietrznego jak: fotele, węzły mocowania i zamki pasów bezpieczeństwa.

1.16 **Badania i ekspertyzy.** Krótki opis rezultatów badania i ekspertyz.

1.17 **Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.** Informacje o organizacjach i ich działalności administracyjnej, mającej odniesienie do operacji statku powietrznego. Do organizacji zalicza się np. operatora służby ruchu lotniczego, służby operacyjne, służby eksploatacji lotnisk, służby meteorologiczne, jak też organ nadzoru lotniczego. Informacja może zawierać w szczególności wiadomości o strukturze organizacyjnej i funkcjach, zasobach, statusie ekonomicznym, polityce administracyjnej i praktycznej działalności w ramach przepisów.

1.18 **Informacje uzupełniające.** Informacje, które nie zostały włączone do podrozdziałów od 1.1 do 1.17 i następujących.

1.19 **Użyteczne lub efektywne metody badania.** W przypadku zastosowania podczas badania nowych metod badawczych, krótko uzasadnić celowość ich stosowania, przedstawić główne zasady oraz rezultaty w odpowiednich podrozdziałach od 1.1 do 1.18.

2. ANALIZA

Analizować, w razie konieczności, tylko informacje, o których mowa w rozdziale 1 „Informacje rzeczywiste”, służące wypracowaniu wniosków końcowych i ustaleniu przyczyn wypadku .

3. WNIOSKI KOŃCOWE

Wymienić okoliczności i przyczyny ustalone w toku badania. Do wykazu przyczyn należy włączyć zarówno przyczyny bezpośrednie, jak i mniej oczywiste czynniki systemowe.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Jeżeli jest to konieczne, krótko przedstawić przyjęte zalecenia, mające na celu zapobieganie wypadkom oraz na ich podstawie zaproponować działania naprawcze.

ZAŁĄCZNIKI

Załączyć, jeśli uzna się to za stosowne, wszelkie inne informacje, które są niezbędne do zrozumienia niniejszego sprawozdania.

ZAŁĄCZNIKI

Niniejsze załączniki nie stanowią części składowej Załącznika 13 „Badanie wypadków i incydentów”. Zawarty w nich materiał stanowi pomoc w stosowaniu Załącznika 13.

ZAŁĄCZNIK A. PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTWA OPERATORA W ODNIESIENIU DO WYPADKÓW I INCYDENTÓW ZAISTNIAŁYCH NA STATKACH POWIETRZNYCH DZIERŻAWIONYCH, FRECHTOWYCH LUB WYMIENNYCH

Normy oraz zalecane metody i zasady postępowania zawarte w Załączniku 13 „Badanie wypadków i incydentów”, zostały opracowane w czasie, gdy zarówno Państwo Rejestracji jak i Państwo Operatora były jednocześnie jednym i drugim. Jednak w ostatnich latach uzyskano rozszerzenie umowy międzynarodowej o dzierżawie statków powietrznych i o stosowaniu wymiany między nimi, w rezultacie czego, w licznych przypadkach Państwo Operatora nie musi być Państwem Rejestracji.

W niektórych przypadkach umowy o dzierżawie statków powietrznych lub o ich wymianie przewidują również przekazanie Państwu Rejestracji ich załóg. Częściej jednak odstępuje się załogi Państwu Użytkownika, a statek powietrzny eksploatuje się zgodnie z państwowymi przepisami Państwa Operatora. W rzeczywistości, na podstawie tych umów może dochodzić do zawierania licznych umów dotyczących zdolności do lotu. Odpowiedzialność odnośnie zdolności do lotu może ponosić w całości lub częściowo Państwo Operatora lub Państwo Rejestracji. Niekiedy operator, zgodnie z ustanowionym przez Państwo Rejestracji systemem kontroli zdolności do lotu, realizuje obsługę techniczną i prowadzi odpowiednią dokumentację.

W przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu ważne jest by państwo, przyjmujące na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku powietrznego, miało prawo uczestniczenia w badaniu przynajmniej w zakresie tej odpowiedzialności. Oprócz tego ważne jest, aby Państwo prowadzące badanie miało swobodny dostęp do wszystkich dokumentów i wszelkiej informacji dotyczącej tego badania.

Jeżeli nie jest możliwe wyraźne ustalenie czy miejsce wypadku lub incydentu znajduje się na terytorium innego państwa, to Państwo Operatora, po konsultacji z Państwem Rejestracji, powinno wziąć na siebie pełną lub częściową odpowiedzialność za przeprowadzenie badania.

ZALĄCZNIK B. SCHEMAT POWIADAMIANIA I PRZEDSTAWIANIA RAPORTÓW

Uwaga. Poniżej przedstawiono znaczenia terminów spotykanych w niniejszym schemacie:

Wypadki międzynarodowe - wypadki i poważne incydenty, zaistniałe na terytorium Państwa Umawiającego, na statkach powietrznych zarejestrowanych w innym Państwie Umawiającym;
Wypadki wewnętrzne - wypadki lub poważne incydenty zaistniałe na terytorium Państwa Rejestracji;
Inne wypadki - wypadki lub poważne incydenty zaistniałe na terytorium państwa niebędącego członkiem ICAO lub na terytorium jakiegokolwiek innego państwa.

1. ZAWIADAMIANIE - WYPADKI I POWAŻNE INCYDENTY

<i>Kto zawiadamia</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Kogo zawiadamia</i>	<i>Nr punktu w Załączniku 13</i>
Państwo miejsca zdarzenia.	Międzynarodowych wypadków wszystkich statków powietrznych.	Państwo Rejestracji. Państwo Operatora. Państwo Konstruktora. Państwo Producenta. ICAO (odnośnie statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg).	4.1
Państwo Rejestracji.	Wewnętrznych i innych wypadków statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg.	Państwo Operatora. Państwo Konstruktora. Państwo Producenta. ICAO (odnośnie statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg).	4.8

2. RAPORTY KOŃCOWE

Wypadki i poważne incydenty, niezależnie od miejsce zdarzenia

<i>Przez kogo wysyła</i>	<i>Typ sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo wysyłane</i>	<i>Nr punktu w Załączniku 13</i>
Przez Państwo prowadzące badanie.	RAPORT KOŃCOWY	Wszystkich statków powietrznych.	Państwa zlecającego badanie. Państwa Rejestracji. Państwa Operatora. Państwa Konstruktora. Państwa Producenta. Państwa wyrażającego zainteresowanie w związku z ofiarami śmiertelnymi. Państwa przekazującemu informacje, zasadnicze oprzyrządowanie lub delegującego ekspertów.	6.4

Statków po- ICAO 6.7
wietrznych o
masie większej
niż 5700 kg.

3. SPRAWOZDAWCZOŚĆ ADREP

Wypadki i poważne incydenty, niezależnie od miejsca zdarzenia

<i>Przez kogo jest wysyłane</i>	<i>Typ sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo jest wysyłane</i>	<i>Nr punktu w Załączniku 13</i>
Państwo prowadzące badanie.	RAPORT WSTĘPNY	Wypadku statku powietrznego o masie większej niż 2250 kg.	Państwa Rejestracji lub Państwa miejsca zdarzenia. Państwa Operatora. Państwa Konstruktora. Państwa Producenta. Państwa przedstawiającego informacje, podstawowe oprzyrządowanie lub deleguje ekspertów ICAO.	7.1
		Wypadku statku powietrznego o masie równej 2250 kg lub mniejszej, jeżeli dotyczą kwestii zdolności do lotów lub innych problemów budzących zainteresowanie.	Adresaci - jak wyżej, z wyłączeniem ICAO	7.2
	RAPORT INFORMACYJNY O WYPADKU .	Wypadku statku powietrznego o masie większej niż 2250 kg.	ICAO	7.5
	RAPORT INFORMACYJNY O INCYDENCIE	Incydentu statku powietrznego o masie większej niż 5700 kg.	ICAO	7.7

4. ŚRODKI ZAPOBIEGANIA WYPADKOM

Zagadnienia bezpieczeństwa w interesie innych państw

<i>Przez kogo jest wysyłane</i>	<i>Typ sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo jest wysyłane</i>	<i>Nr punktu w Załączniku 13</i>
Przez Państwo prowadzące analizę danych dotyczących bezpieczeństwa.	Dowolny.	Problemów, które, jak się wydaje, budzą zainteresowanie innych Państw.	Zainteresowane państwa	8.7
Przez Państwo formułujące zalecenia profilaktyczne.	Zalecenia profilaktyczne.	Zalecenia (kierowane do) dla innego państwa.	Do organu pełnomocnego ds. badania zdarzeń w danym państwie.	6.8 8.8

ZAŁĄCZNIK C. LISTA PRZYKŁADOWYCH POWAŻNYCH INCYDENTÓW

1. Termin „poważny incydent” został określony w Rozdziale 1:

Poważny incydent. Incydent, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku.

2. Niżej opisane incydenty są typowymi przykładami tych, które można zaliczyć do kategorii poważnych. Wykaz ten nie jest wyczerpujący i służyć ma jedynie do zilustrowania określenia „poważny incydent”.

Niebezpieczne zbliżenie w trakcie którego, w celu uniknięcia zderzenia lub sytuacji niebezpiecznej, trzeba wykonać manewr zmiany kierunku (unik) lub kiedy celowe jest podjęcie zmiany kierunku.

Sytuacja, w której ledwie udało się uniknąć zderzenia sprawnego statku powietrznego z ziemią.

Przerwane starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania lub nieprzydzielonej drogi startowej.

Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania lub nieprzydzielonej drogi startowej.

Łądowania lub próba lądowania na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, na drodze kołowania lub nieprzydzielonej drodze startowej.

Wyrażna niezdolność osiągnięcia wymaganych parametrów podczas rozbiegu, podczas startu lub na początkowym odcinku nabierania wysokości.

Pożary i przypadki pojawienia się dymu w kabinie pasażerskiej, przedziałach bagażowych lub pożary silnika, w tym pożary stłumione przy pomocy substancji gaśniczych.

Sytuacje, w których członkowie załogi zostali zmuszeni do awaryjnego użycia instalacji tlenowej.

Przypadki zniszczeń konstrukcji statku powietrznego lub uszkodzeń silnika, których nie można zakwalifikować do wypadków.

Niejednokrotna odmowa pracy jednego lub kilku systemów pokładowych, mających zasadnicze znaczenie dla eksploatacji statku powietrznego.

Przypadki utraty zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu.

Ilość paliwa wymagająca od pilota zgłoszenia o zaistnieniu sytuacji awaryjnej.

Wtargnięcia na drogi startowe (Runway incursions) klasyfikowane są jako zagrożenie A, zgodnie z Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc 9870), zawierającym informacje na temat klasyfikacji zagrożeń.

Incydenty podczas startu lub lądowania, takie jak np. przyziemienie przed wyznaczonym punktem lub wytoczenie się poza granice drogi startowej.

Odmowa pracy systemów, wejście w strefę niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych, przekroczenia ustalonych ograniczeń lub inne sytuacje, które mogą spowodować utrudnienia w pilotowaniu statku powietrznego.

Odmowa pracy więcej niż jednego systemu w układach rezerwowych, które są niezbędne do kierowania statkiem powietrznym.

ZAŁĄCZNIK D. WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ODCZYTYWANIA I ANALIZY ZAPISÓW REJESTRATORÓW POKŁADOWYCH

Etap wstępny

Pierwsze godziny po zaistnieniu poważnego wypadku są najtrudniejszym okresem dla każdego organu państwowego, zajmującego się badaniem wypadków. Jedną z najistotniejszych decyzji jest wybór miejsca dokonania odczytu danych z rejestratora pokładowego oraz przeprowadzenie ich analizy.

Bardzo ważne jest, aby odczytu rejestratorów pokładowych dokonać w możliwie najkrótszym okresie po wypadku. Obszar problemów powinien być określony możliwie jak najwcześniej, ponieważ od tego zależy tok badania, a znalezione na miejscu wypadku dowody materialne mogą, pod wpływem czynników naturalnych, ulec zmianom. Oprócz tego, w wyniku właściwego określenia obszaru problemów mogą być przyjęte pilne zalecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotów, co jest bardzo ważne z punktu widzenia zapobiegania wypadkom.

Wiele państw nie dysponuje środkami odtwarzania i analizy informacji zapisanej w rejestratorach pokładowych (zarówno mowy jak i danych) i dlatego zmuszone są zwracać się do innych państw z prośbą o pomoc. Bardzo ważne jest, aby zajmujące się badaniem wypadków organy państwa, które prowadzą badanie, w odpowiednim czasie organizowały odczytywanie zapisów rejestratorów pokładowych i w odpowiednim centrum technicznym odczytywania danych, prowadzonym w państwie, które nie jest Państwem Producenta (lub Państwem Konstruktora).

Wybór centrum technicznego

Państwo, które prowadzi badanie, może zwrócić się z wnioskiem do dowolnego państwa, które, jego zdaniem, lepiej najlepiej może pomóc w badaniu. Programowe zabezpieczenie standardowego oprzyrządowania przegrzającego producenta i odtworzenia zapisów, które zwykle stosuje się w przedsiębiorstwach i w służbach lotniczo-technicznych, uważa się za nieprzydatne do eksploatacji w procesie badania. Z reguły trzeba posiadać specjalne środki techniczne odtwarzania i analizy danych, szczególnie w tych przypadkach, kiedy rejestratory zostały uszkodzone podczas wypadku.

Centrum techniczne odczytywania zapisów rejestratorów pokładowych powinno zapewniać:

- a) możliwość demontażu rejestratorów, które doznały poważnych uszkodzeń, jak też odczytywania zapisów przez nie zarejestrowanych,
- b) możliwość odtworzenia pierwotnych zapisów modułu pamięci, bez konieczności wykorzystywania do tego urządzenia ponownego zapisu producenta i bez osłony rejestratora, rejestrującego parametry lotu w czasie wypadku lub incydentu,
- c) możliwość analizowania i deszyfracji nieobrobionych binarnych wahań sygnałów, zapisanych przez rejestrator parametrów lotu z zapisem cyfrowym na taśmie, nie używając do tego środków automatycznych,
- d) możliwość analizy graficznej danych i filtrowania mowy za pomocą urządzeń cyfrowych, przy użyciu odpowiednich programów komputerowych, oraz
- e) możliwość analizy graficznej danych i uzyskiwania parametrów uzupełniających, które bezpośrednio nie były zapisywane przez rejestrator, jak również potwierdzania danych poprzez krzyżowe sprawdzanie i wykorzystywania innych metod analitycznych w celu określenia dokładności danych i potwierdzenia odpowiednich ograniczeń.

Uczestnictwo Państwa Producenta (lub Państwa Konstruktora) i Państwa Operatora

Państwo Producenta (lub Państwo Konstruktora) ponosi odpowiedzialność za zdatność do lotu i dysponuje odpowiednio wykwalifikowanymi specjalistami, którzy odczytują i analizują informacje zapisane przez rejestrator parametrów lotu. Ponieważ zapisane przez rejestrator pokładowy informacje często pozwalają dosyć szybko ujawnić problemy związane ze zdatnością do lotu, Państwo Producenta (lub Państwo Konstruktora) powinno skierować swojego przedstawiciela do uczestniczenia w odczytywaniu i analizie danych, zapisanych na rejestratorze pokładowym, przeprowadzanych przez państwo, które nie jest Państwem Producenta (lub Państwem Konstruktora).

Państwo Operatora ponosi odpowiedzialność za wprowadzanie ograniczeń w wykonywaniu lotów i może udzielić pomocy w prowadzeniu analizy tych aspektów eksploatacyjnych, które mają bezpośrednie odniesienie do działalności użytkownika. Ponieważ informacje zapisane na rejestratorze pokładowym pozwalają dość szybko wskazać problemy związane z eksploatacją, przedstawiciel Państwa Operatora powinien uczestniczyć w odczytywaniu i analizie danych, zarejestrowanych na rejestratorze pokładowym.

Zalecane procedury

Odczytywanie zapisanych przez rejestrator pokładowy parametrów lotu oraz zapisów rejestratora rozmów w kabinie, należy przeprowadzać w jednym centrum technicznym, ponieważ zawierają one wzajemnie uzupełniające się dane, które mogą pomóc w ocenie i potwierdzeniu każdego zapisu, jak również, w określeniu kolejności zdarzeń w czasie i w ich synchronizacji.

Do odczytywania zapisów parametrów lotu nie należy otwierać rejestratorów pokładowych ani podłączać do nich napięcia prądu elektrycznego, oprócz tego, nie należy zapisywać początkowo zarejestrowanych danych (zwłaszcza przy pomocy urządzeń o dużej prędkości zapisu), ponieważ mogą one spowodować niedające się usunąć szkody.

Centrum techniczne, w którym prowadzi się odczytywanie zapisów rejestratorów pokładowych dla innego państwa, powinno mieć możliwość umieszczenia swoich uwag krytycznych w sprawozdaniu końcowym, tak, aby w sprawozdaniu zostały zapisane charakterystyki analizy danych rejestratora pokładowego.

Centrum techniczne, w którym prowadzi się odczytywanie zapisów rejestratorów pokładowych, może potrzebować pomocy specjalistów producenta lub użytkownika statku powietrznego w celu sprawdzenia danych dotyczących skalowania przyrządów i potwierdzenia zarejestrowanej informacji.

Państwo prowadzące badanie, do czasu zakończenia badania, może pozostawić do przechowania w centrum technicznym, gdzie zapisy te były odczytywane, oryginały zapisów lub ich kopie, w celu ułatwienia przedstawiania w odpowiednim czasie informacji na dodatkowe zapytania lub prośby o uszczegółowienie, pod warunkiem, że dane centrum techniczne zapewni właściwe środki ochrony tych zapisów.

ZAŁĄCZNIK E. WYTYCZNE PRAWNE Z ZAKRESU OCHRONY INFORMACJI ZAWARTYCH W SYSTEMACH ZBIERANIA I PRZETWARZANIA DANYCH Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA

1. WPROWADZENIE

1.1 Ochrona przed niewłaściwym wykorzystaniem informacji z zakresu bezpieczeństwa jest konieczna w celu zapewnienia ich dostępności w przyszłości. Wykorzystanie informacji w celach innych niż związanych z bezpieczeństwem może ograniczyć ich dostępność w przyszłości, co w rezultacie miałyby niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo. Zasada ta została sformułowana na 35-tym Zgromadzeniu ICAO, gdzie stwierdzono, iż aktualne przepisy i uregulowania prawne wielu państw nie zawsze w odpowiedni sposób regulują kwestię ochrony informacji przed niewłaściwym użyciem.

1.2 W związku z powyższym, wskazówki zawarte w niniejszym załączniku mają na celu pomóc poszczególnym państwom wprowadzić w życie przepisy i uregulowania prawne, chroniące informacje zgromadzone w systemach zbierania i przetwarzania danych (SDCPS), jednocześnie nie naruszając funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości. Celem jest zapobieganie niewłaściwemu wykorzystaniu danych, zebranych wyłącznie dla zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie.

1.3 W związku z brakiem jednolitego systemu prawnego w poszczególnych państwach, niniejsze wskazówki muszą zezwolić na pewną elastyczność w tworzeniu przepisów i uregulowań prawnych, aby były one zgodne z obowiązującym prawem i praktyką w tych krajach.

1.4 Wskazówki zawarte w niniejszym załączniku mają formę zbioru zasad stworzonych w oparciu o przykładowe przepisy i uregulowania prawne przedstawione przez poszczególne państwa. Koncepcje w nich zawarte mogą być modyfikowane i dopasowywane do potrzeb poszczególnych państw wprowadzających przepisy i uregulowania prawne, w celu ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa.

1.5 W całości niniejszego załącznika niżej wymienione terminy rozumiane są następująco:

- a) *informacje z zakresu bezpieczeństwa* – informacje zawarte w systemach SDCPS, stworzonych wyłącznie w celu zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie i podlegające ochronie zgodnie z warunkami wyszczególnionymi poniżej w punkcie 3.1;
- b) *personel operacyjny* – personel zaangażowany w operacje lotnicze, mający styczność z sytuacjami, które mogą dostarczać informacji z zakresu bezpieczeństwa. Są to m.in. załogi statków powietrznych, kontrolerzy ruchu lotniczego, radiooperatorzy lotniczy, pracownicy obsługi technicznej, pracownicy załogi kabiny statków powietrznych, pracownicy odprawy statków powietrznych, obsługa płyt postojowych;
- c) *niewłaściwe wykorzystanie* – wykorzystanie informacji z zakresu bezpieczeństwa do celów innych niż te, dla których zostały one zebrane, tj. wykorzystanie informacji w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym i karnym przeciwko personelowi operacyjnemu, i/lub podanie ich do publicznej wiadomości;
- d) *SDCPS* – systemy raportowania i przetwarzania informacji o nich, bazy danych, schematy wzajemnego dzielenia się informacjami i nagraniami, do których zalicza się:
 - 1) dane dotyczące badania wypadków i incydentów, opisane w rozdziale 5;
 - 2) systemy obowiązkowego zgłaszania, opisane w rozdziale 8;
 - 3) systemy dobrowolnego zgłaszania, opisane w rozdziale 8;
 - 4) kontekstowe systemy składania meldunków (raportów), w tym automatyczne systemy pozyskiwania danych, opisane w Załączniku 6, cz. I, rozdz.3.2.6 i 3.2.7, jak również manualne systemy pozyskiwania danych.

Uwaga: Informacje z zakresu zbierania i przetwarzania danych są dostępne w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem” (Doc 9859).

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Celem ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa przed niewłaściwym jej użyciem jest zapewnienie stałej ich dostępności, w celu podejmowania w odpowiednim czasie działań profilaktycznych, aby bezpieczeństwo w lotnictwie mogło ulec poprawie.

2.2 Ochrona informacji z zakresu bezpieczeństwa nie ma na celu ingerowania w działanie organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości w poszczególnych państwach.

2.3 Obowiązujące prawo i przepisy regulujące ochronę informacji z zakresu bezpieczeństwa w poszczególnych państwach powinny być tak skonstruowane, by ochrona informacji, w celu zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie nie zakłócała funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości.

2.4 Przepisy i uregulowania prawne dotyczące ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa powinny zapobiegać niewłaściwemu ich wykorzystaniu.

2.5 Zapewnienie określonych warunków ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa, podlegającej ochronie, należy do obowiązków państwa.

3. ZASADY OCHRONY

3.1. Informacje z zakresu bezpieczeństwa powinny podlegać ochronie przed niewłaściwym ich wykorzystaniem, zgodnie z określonymi warunkami. Warunki te powinny obejmować, ale niekoniecznie ograniczać się do zasad zbierania informacji wyraźnie związanych z bezpieczeństwem i uwzględniać, że ujawnianie tych informacji może zahamować w przyszłości ich pozyskiwanie.

3.2 Sposób ochrony informacji powinien być określony dla każdego systemu SDCPS osobno. Powinien uwzględniać rodzaj zawartych w nim informacji z zakresu bezpieczeństwa.

3.3 Dostęp do informacji z zakresu bezpieczeństwa podlegających ochronie, powinien podlegać procedurze formalnej i odbywać się po spełnieniu określonych warunków.

3.4 Informacje z zakresu bezpieczeństwa nie powinny być wykorzystywane w celach innych niż te, dla których zostały zebrane.

3.5 Zezwolenie na wykorzystanie informacji z zakresu bezpieczeństwa w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym lub karnym, powinno odbywać się wyłącznie z zachowaniem odpowiednich środków ostrożności zagwarantowanych prawnie.

4. ZASADY ODSZTĘPSTW

Odstępstwa od zasad ochrony informacji z zakresu bezpieczeństwa powinny być dopuszczone przez prawo jedynie w sytuacjach, gdy:

- a) istnieją dowody, że zdarzenie zostało spowodowane poprzez czyny, które w świetle prawa uważa się za spowodowane z zamiarem poczynienia szkód, lub ze świadomością, że mogłyby wyniknąć szkody, co uważa się za ekwiwalent zachowania lekkomyślnego, znaczącego zaniedbania, bądź postępowania świadomie niezgodnego z etyką;
- b) władze właściwe twierdzą, że okoliczności wskazują, iż zdarzenie mogło nastąpić w wyniku czynów spowodowanych z zamiarem poczynienia szkód, lub ze świadomością ich wyniknięcia, co uważa się za odpowiedzialnik zachowania lekkomyślnego, znaczącego niedbalstwa, bądź postępowania świadomie niezgodnego z etyką;
- c) z oceny odpowiednich władz wynika, że ujawnienie informacji z zakresu bezpieczeństwa jest konieczne do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości oraz że znaczenie ich ujawnienia jest ważniejsze niż potencjalne negatywne skutki, jakie mogłyby ono mieć dla kraju i w skali międzynarodowej dla dostępności informacji z zakresu bezpieczeństwa w przyszłości.

5. UJAWNIANIE INFORMACJI SPOŁECZEŃSTWU

5.1 Zgodnie z zasadami ochrony i odstępstw, określonymi powyżej każdy, kto stara się o ujawnienie informacji z zakresu bezpieczeństwa powinien to uzasadnić.

5.2 Powinny zostać stworzone kryteria ujawniania informacji z zakresu bezpieczeństwa, które uwzględniałyby, ale niekoniecznie ograniczały się do następujących zasad:

- a) ujawnienie informacji z zakresu bezpieczeństwa jest konieczne do poprawienia warunków, które zagrażają bezpieczeństwu oraz w celu zmiany przepisów i uregulowań prawnych,
- b) ujawnienie informacji z zakresu bezpieczeństwa nie ograniczy ich dostępności w przyszłości w celach zwiększenia bezpieczeństwa,
- c) ujawnienie odpowiednich danych personalnych zawartych w informacjach z zakresu bezpieczeństwa jest zgodne z przepisami dotyczącymi ochrony prywatności,
- d) ujawniane informacji z zakresu bezpieczeństwa są prezentowane w formie streszczonej lub ogólnej z zachowaniem ochrony danych osobowych.

6. OBOWIĄZKI ADMINISTRATORA INFORMACJI

Każdy system SDCPS powinien mieć administratora, do którego obowiązków należy zastosowanie wszystkich możliwych form ochrony w procesie ujawniania informacji z zakresu bezpieczeństwa, chyba że:

- a) administrator posiada zezwolenie twórcy danych informacji na ich ujawnianie, lub
- b) administrator może stwierdzić, że ujawnienie informacji z zakresu bezpieczeństwa odbywa się zgodnie z zasadami odstępstw.

7. OCHRONA INFORMACJI NAGRYWANYCH

Z uwagi na to, że nagrywanie tła, np. na pokładowych rejestratorach rozmów (CVRs), które są wymagane przez prawo, może być postrzegane jako naruszenie prywatności personelu operacyjnego, w znacznie większym stopniu niż ma to miejsce w przypadku innych zawodów:

- a) w świetle przepisów o ochronie informacji i odstępstwach, prawo i przepisy krajowe powinny traktować nagrania tła wymagane przepisami, jako podlegające ochronie, np. informacja podlegająca szczególnej ochronie,
- b) prawo i przepisy krajowe powinny zapewniać specjalne środki ochrony w zakresie ich poufności i upubliczniania. Takie specjalne środki ochrony nagrań tła wymaganych prawem, mogą zawierać zakaz podawania ich do publicznej wiadomości.

– KONIEC –

WYDAWNICTWA TECHNICZNE ICAO

Poniżej prezentowany jest status i ogólny opis licznych serii wydawnictw technicznych, publikowanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. Do tego wykazu nie włączono specjalistycznego wydania, które nie wchodzi do żadnych z niżej przedstawionych serii, np. „Katalog map nawigacyjnych ICAO” lub „Tablice meteorologiczne dla nawigacji międzynarodowej”.

Międzynarodowe Standardy i Zalecenia przyjęto decyzją Rady ICAO zgodnie z art. 54, 37 i 90 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i dla uproszczenia nazwano Załącznikami do Konwencji. Jednolite stosowanie wymogów, włączonych do międzynarodowych norm, przez wszystkie Państwa Członkowskie, uznaje się, jako niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, a jednolite stosowanie wymogów, włączonych do Zaleceń, uważa się za pożądane, dla zapewnienia bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej. Aby zapewnić bezpieczeństwo i regularność międzynarodowej żeglugi powietrznej należy bezwarunkowo wiedzieć, jakie różnice istnieją między przepisami prawa różnych Państw i ich praktycznym stosowaniem oraz postanowieniami Standardów międzynarodowych. W przypadku nieprzestrzegania jakiegokolwiek Standardu międzynarodowego, Państwo Członkowskie powinno, zgodnie z art. 38 Konwencji, powiadomić o tym Radę. Duże znaczenie, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, mogą mieć także informacje o rozbieżnościach z Zaleceniami i, chociaż Konwencja nie przewiduje jakichkolwiek obowiązków w tym zakresie, Rada zwraca się z prośbą do Państw Członkowskich o zawiadamianie o tych rozbieżnościach ze Standardami i Zaleceniami międzynarodowymi.

Zasady Obsługi Nawigacyjnej (PANS) zatwierdzone przez Radę i przeznaczone do stosowania na całym świecie. Zawierają one główne zasady eksploatacyjne, którym nie nadano jeszcze statusu Standardów międzynarodowych, jak również materiały o charakterze bardziej stałym, które uznaje się jednak jako zbyt szczegółowe, aby można było je włączyć do Załącznika lub za poddawane zbyt częstym zmianom i uzupełnieniom, oraz dla których ten proces, przewidywany Konwencją, byłby nazbyt uciążliwy.

Regionalne przepisy uzupełniające (SUPPS) posiadają taki sam status jak PANS, stosowane są jednak tylko w odpowiednich regionach. Kształtują się poprzez naśladowanie, ponieważ niektóre z nich rozprzestrzeniają się na przyległe regiony lub bywają jednakowe w dwóch albo kilku regionach.

Zgodnie z zasadami i polityką Rady, przygotowanie niżej wykazanych wydań przeprowadza się z nakazu Sekretarza Generalnego.

Podręczniki techniczne zawierają materiał informacyjny, rozwijający i uzupełniający Standardy i Zalecenia międzynarodowe oraz PANS, są też pomocne w ich stosowaniu.

Plany nawigacyjne konkretyzują wymagania w stosunku do środków międzynarodowej nawigacji i ich obsługi w odpowiednich regionach ICAO. Opracowywane są z nakazu Sekretarza Generalnego na podstawie zaleceń Regionalnych Rad Nawigacyjnych i decyzji Rady. Do tych planów okresowo wnoszone są poprawki wraz ze zmianami wymagań i przepisów odnośnie wdrażania zalecanych środków i służb.

Okólniki ICAO zawierają specjalistyczne informacje, budzące zainteresowanie Państw Członkowskich, łącznie z wynikami badania problemów technicznych.

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
