



Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania

Załącznik 13
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

Wydanie trzynaste
Lipiec 2024

Niniejsze wydanie zastępuje z dniem 28 listopada 2024 wszystkie
wcześniejsze wydania Załącznika 13.

Informacje dotyczące stosowania Norm
i zalecanych metod postępowania zawarte są w Rozdziale 2 i w Przedmowie.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Opublikowane w oddzielnych wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim,
rosyjskim i hiszpańskim przez
ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień i pełny wykaz sprzedawców można znaleźć na stronie internetowej ICAO www.icao.int

*Pierwsze wydanie 1951
Jedenaste wydanie 2016
Trzynaste wydanie 2024*

Załącznik 13, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*

Numer porządkowy: AN 13
ISBN 978-92-9275-346-7

© ICAO 2024

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana, przechowywana w systemie wyszukiwania lub przesyłana w jakiegokolwiek formie lub w jakikolwiek sposób bez uprzedniej pisemnej zgody Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
PRZEDMOWA	(ix)
ROZDZIAŁ 1. Definicje	1-1
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie	2-1
ROZDZIAŁ 3. Postanowienia ogólne	3-1
Cel badania	3-1
Niezależność badań	3-1
Ochrona dowodów, nadzorowanie i usuwanie statku powietrznego	3-1
Odpowiedzialność Państwa miejsca zdarzenia	3-1
Postanowienia ogólne	3-1
Prośba ze strony Państwa rejestracji, Państwa operatora, Państwa projektu lub Państwa producenta	3-2
Zwolnienie spod nadzoru	3-2
ROZDZIAŁ 4. Powiadamianie	4-1
Wypadki lub incydenty statków powietrznych Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa	4-1
Odpowiedzialność Państwa miejsca zdarzenia	4-1
Przesyłanie	4-1
Forma i treść	4-1
Język	4-2
Informacje uzupełniające	4-2
Odpowiedzialność Państwa rejestracji, Państwa operatora, Państwa projektu oraz Państwa producenta	4-3
Informacje – Uczestnictwo.....	4-3
Wypadki lub incydenty na terytorium Państwa rejestracji, Państwa które nie jest Umawiającym się Państwem lub poza terytorium jakiegokolwiek Państwa	4-3
Odpowiedzialność Państwa rejestracji	4-3
Przesyłanie	4-3

	<i>Strona</i>
Odpowiedzialność Państwa operatora, Państwa projektu i Państwa producenta	4-4
Informacje – Uczestnictwo	4-4
ROZDZIAŁ 5. Badanie	5-1
Odpowiedzialność za wszczęcie i prowadzenie badania.....	5-1
Wypadki lub incydenty na terytorium Umawiającego się Państwa	5-1
Państwo miejsca zdarzenia.....	5-1
Wypadki lub incydenty na terytorium Państwa niebędącego Umawiającym się Państwem.....	5-2
Państwo rejestracji.....	5-2
Wypadki lub incydenty poza terytorium jakiegokolwiek Państwa.....	5-2
Państwo rejestracji.....	5-2
Organizacja i prowadzenie badania	5-3
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	5-3
Postanowienia ogólne	5-3
Osoba nadzorująca badanie – Wyznaczanie	5-4
Osoba nadzorująca badanie – Dostęp i kontrola	5-4
Zarejestrowane dane – Wypadki i incydenty	5-4
Rejestratory parametrów lotu.....	5-4
Zapisy urzędzeń naziemnych	5-5
Sekcja zwłok	5-5
Badania lekarskie	5-5
Koordynacja – Organy sądowe	5-5
Informowanie organów ochrony lotnictwa	5-6
Ochrona dokumentów dotyczących badania wypadków i incydentów.....	5-6
Wznowienie badania	5-7
Odpowiedzialność każdego innego Państwa.....	5-7
Informacje – Wypadki i incydenty	5-7
Odpowiedzialność Państwa rejestracji i Państwa operatora	5-8
Rejestratory parametrów lotu – Wypadki i poważne incydenty	5-8
Informacje o organizacjach	5-8
Uczestnictwo w badaniu.....	5-8
Uczestnictwo Państwa rejestracji, Państwa operatora, Państwa projektu oraz Państwa producenta	5-8
Prawa	5-8
Obowiązki	5-9

	<i>Strona</i>
Uczestnictwo innych Państw	5-9
Prawa	5-9
Uprawnienia pełnomocnych przedstawicieli	5-9
Doradcy	5-9
Uczestnictwo	5-10
Obowiązki	5-10
Państwa, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń.....	5-11
Prawa i uprawnienia	5-11
ROZDZIAŁ 6. Raport końcowy	6-1
Odpowiedzialność każdego Państwa	6-1
Ujawnianie informacji – Zgoda	6-1
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	6-1
Konsultacje	6-1
Państwa odbiorcy	6-2
Publikowanie raportu końcowego.....	6-2
Międzynarodowe rozpowszechnianie raportu końcowego.....	6-3
Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.....	6-3
Odpowiedzialność Państwa otrzymującego lub wydającego zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	6-4
Działania wynikające z zaleceń dotyczących bezpieczeństwa	6-4
ROZDZIAŁ 7. Sprawozdawczość ADREP	7-1
Raport wstępny	7-1
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	7-1
Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2 250 kg	7-1
Wypadki statków powietrznych o masie 2 250 kg lub mniejszej	7-1
Język	7-2
Przesyłanie	7-2
Raport informacyjny o wypadku/incydencie	7-2
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	7-2
Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2 250 kg	7-2
Informacje uzupełniające	7-2
Incydenty statków powietrznych o masie większej niż 5 700 kg	7-2
ROZDZIAŁ 8. Środki zapobiegania wypadkom	8-1
Baza danych i działania zapobiegawcze	8-1

Strona

DODATKI

DODATEK 1. Wzór raportu końcowego	APP-1-1
DODATEK 2. Ochrona dokumentów z badania wypadków i incydentów	APP-2-1

UZUPEŁNIENIA

UZUPEŁNIENIE A. Prawa i obowiązki Państwa operatora w odniesieniu do wypadków i incydentów dotyczących wynajmowanych, czarterowanych lub wspólnie użytkowanych statków powietrznych	ATT A-1
UZUPEŁNIENIE B. Lista kontrolna powiadamiania i raportowania.....	ATT B-1
UZUPEŁNIENIE C. Lista przykładów poważnych incydentów	ATT C-1
UZUPEŁNIENIE D. Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu	ATT D-1
UZUPEŁNIENIE E. Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych	ATT E-1
UZUPEŁNIENIE F. Porozumienia o przekazaniu badania	ATT F-1

PRZEDMOWA

Rys historyczny

Normy i zalecane metody 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 nazwane Załącznikiem 13 do Konwencji. Normy i zalecane metody postępowania zostały sformułowane w oparciu o zalecenia Wydziału Badania Wypadków przedłożone na jego Pierwszej Sesji w lutym 1946 r., które zostały następnie dopracowane na Drugiej Sesji Wydziału w lutym 1947 r.

Na 14 sesji Zgromadzenia (Rzym, sierpień - wrzesień 1962 r.) rozpatrywano problem badania wypadków statków powietrznych i przyjęto Rezolucje: A14-22 i A14-27, Dodatek P*. W pierwszej z nich:

1) *polecono* Radzie:

- a) przeanalizować możliwość wprowadzenia jednolitej procedury, która byłaby stosowana przez Państwa w celu szybkiego udostępniania raportów z badań i dochodzeń dotyczących wypadków statków powietrznych szczególnie wówczas, gdy dotyczą one dużych, nowoczesnych transportowych statków powietrznych, aby Umawiające się Państwa mogły poprawić proces rozpowszechniania takich raportów;
- b) przeanalizować, czy celowe jest ustalanie procedur, zgodnie z którymi Państwo producenta lub Państwo certyfikujące po raz pierwszy dany typ statku powietrznego, w określonych przypadkach i w odpowiedzi na zaproszenie, udostępniłoby kompetentnych ekspertów w celu udzielania rad lub konsultacji podczas badania wypadków, a także w wyniku takich analiz:
- i) określić najbardziej praktyczne sposoby zapewnienia, aby specjalistyczna wiedza tych ekspertów była wykorzystana w jak największym stopniu i powiadomić odpowiednio wszystkie Umawiające się Państwa, a także
- ii) ponaglić wszystkie Umawiające się Państwa do współpracy w zakresie wykorzystywania wyżej wymienionych ekspertów do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej;

oraz

- 2) *ponaglono* „wszystkie Umawiające się Państwa do niezwłocznego powiadomienia Państwa producenta lub Państwa certyfikującego po raz pierwszy dany typ statku powietrznego o wypadkach statków powietrznych, szczególnie dotyczących dużych nowoczesnych transportowych statków powietrznych, w każdym przypadku, kiedy takie działanie zostanie uznane za właściwe.”

Dodatkowo, w Dodatku P do Rezolucji A14-27 Zgromadzenie postanowiło, że „w odniesieniu do badania wypadków, ogromne znaczenie dla podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej ma to, aby Umawiające się Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek statku powietrznego wyprodukowanego w innym Państwie, w miarę możliwości i w jak najkrótszym czasie, kierowało do Państwa producenta każdą istotną informację, wynikającą z prowadzonego badania, która może mieć wpływ na zdatność do lotu danego typu statku powietrznego lub jego wyposażenia, lub może być wykorzystana do poprawy bezpieczeństwa.”.

Tabela A przedstawia pochodzenie kolejnych zmian wraz z wykazem głównych zagadnień, których one dotyczą oraz dat, kiedy Załącznik i zmiany zostały przyjęte przez Radę, kiedy zostały wprowadzone w życie i od kiedy obowiązują.

* Następnie, na piętnastej sesji Zgromadzenia (Montreal, czerwiec - lipiec 1965 r.) przyjęto Rezolucję A15-8, Dodatek P, która skonsolidowała i zastąpiła postanowienie 2 Rezolucji A14-22 i Rezolucji A14-27, Dodatek P.

Zastosowanie

Załącznik został przyjęty zgodnie z postanowieniami artykułu 37 Konwencji, jednakże badanie wypadków lotniczych jest przedmiotem artykułu 26 Konwencji. Artykuł ten w pewnych okolicznościach nakłada na Państwo, w którym następuje wypadek lotniczy, obowiązek wszczęcia dochodzenia i prowadzenia go, w ramach swojego prawa, zgodnie z procedurą ICAO. Jednakże art. 26 nie wyklucza podejmowania dalszych działań w zakresie badania wypadku statku powietrznego, a procedury ustanowione w niniejszym Załączniku nie są ograniczone wyłącznie do dochodzenia wszczętego zgodnie z wymaganiami art. 26, ale w określonych warunkach mają zastosowanie do badania dowolnego „wypadku statku powietrznego” spełniającego wymagania definicji podanej w niniejszym Załączniku. W celu zachowania prawidłowych relacji między postanowieniami art. 26 Konwencji, a postanowieniami Załącznika, stosowano się do następujących zasad:

- a) art. 37 Konwencji jest artykułem nadrzędnym przy opracowywaniu załącznika dotyczącego badania wypadków statków powietrznych, ale załącznik nie może zawierać żadnych postanowień naruszających wyraźne zapisy artykułu 26 lub innych artykułów Konwencji lub zawierać postanowień, naruszających ducha i intencje Konwencji;
- b) z zastrzeżeniem punktu a), Załącznik może dotyczyć każdej istotnej kwestii, niezależnie od tego czy jest ona wyraźnie uregulowana w artykule 26 lub w jakimkolwiek innym artykule Konwencji. Na przykład, nie jest naruszeniem Konwencji, jeśli Załącznik dotyczy praw lub obowiązków innych Państw niż Państwo rejestracji i Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek; podobnie Załącznik może dotyczyć także przywilejów udzielanych obserwatorom, upoważnionym zgodnie z artykułem 26 do „obecności” podczas prowadzenia badania. Są to zagadnienia, których nie obejmuje art. 26. Załącznik może także dotyczyć takich rodzajów wypadków, których nie obejmują postanowienia art. 26 Konwencji.

Relacja między Załącznikiem 13 a Artykułem 26 Konwencji

W celu wyjaśnienia relacji między postanowieniami art. 26 Konwencji a postanowieniami niniejszego Załącznika, na 20 posiedzeniu swojej 12 sesji w dniu 13 kwietnia 1951 r. Rada przyjęła następujące postanowienie uzupełniające:

Ponieważ artykuł 26 Konwencji przewiduje, że Państwo, na terytorium którego zaistniał wypadek statku powietrznego, zgodnie z zapisami tego artykułu, „podejmie badanie okoliczności wypadku, w zakresie na jaki pozwala jego prawo, zgodnie z procedurą, która może być zalecana przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego”; i

Ponieważ Rada, na 18 posiedzeniu swojej dwunastej sesji w dniu 11 kwietnia 1951 r. przyjęła Załącznik 13 dotyczący badania wypadków statków powietrznych;

Rada zaleca Normy i zalecane metody postępowania dotyczące badania wypadków statków powietrznych, zawarte w Załączniku 13 do Konwencji, jako procedurę do stosowania przez Umawiające się Państwa do badań wypadków z ofiarami śmiertelnymi lub ciężkimi obrażeniami i podejmowanych zgodnie z postanowieniami artykułu 26.

Rozumie się, że:

- 1) Państwa, zgodnie z artykułem 38 Konwencji, mogą odstępować od dowolnych postanowień Załącznika 13, z wyjątkiem tych odnoszących się do wypadków objętych art. 26 Konwencji. Stosownie do tego artykułu „Państwo, w którym zdarza się wypadek, wszczyna badanie”, „Państwu, w którym statek powietrzny zarejestrowano, stwarza się możliwość wyznaczenia obserwatorów, którzy są obecni podczas badania” oraz „Państwo odpowiedzialne za badanie, prześle raport i ustalenia do tego Państwa”; oraz
- 2) zalecana tu procedura nie jest stosowana, jeżeli wypadek statku powietrznego niepowodujący ofiar śmiertelnych lub poważnych obrażeń, „świadczy o poważnej wadze technicznej statku powietrznego lub środków nawigacyjnych”. W tych przypadkach, do czasu zalecenia przez ICAO odpowiedniej procedury, badanie będzie prowadzone zgodnie z narodową procedurą Państwa, którego to dotyczy z zastrzeżeniem zobowiązań wynikających z postanowień artykułu 26.

Pełnomocny przedstawiciel i doradcy, o których mowa w Załączniku, są obserwatorami, którym, zgodnie z artykułem 26 Konwencji, zapewnia się prawo obecności w badaniu.

Postępowanie Umawiających się Państw

Powiadamianie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na zobowiązanie wynikające z artykułu 38 Konwencji, zgodnie z którym Umawiające się Państwa powiadamią ICAO o wszystkich różnicach między ich krajowymi przepisami oraz praktykami a Międzynarodowymi normami zawartymi w Załączniku 13 wraz ze zmianami. Umawiające się Państwa proszone są o zawarcie w takim powiadomieniu wszelkich rozbieżności z zalecanymi metodami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku i wszystkich jego zmianach, jeśli powiadomienie o takich rozbieżnościach jest ważne dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Umawiające się Państwa są również proszone o bieżące informowanie ICAO o wszelkich rozbieżnościach, które mogą w przyszłości wynikać lub o usunięciu rozbieżności wcześniej zgłoszonych. Po przyjęciu każdej zmiany do niniejszego Załącznika, do Umawiających się Państw niezwłocznie skierowana zostanie konkretna prośba o powiadomienie o rozbieżnościach.

Poza obowiązkiem Państw wynikającym z artykułu 38 Konwencji, zwraca się również ich uwagę na postanowienia Załącznika 15, dotyczące publikacji za pośrednictwem Służby Informacji Lotniczej (Aeronautical Information Service) różnic między ich krajowymi przepisami i praktykami a odnośnymi normami i praktykami ICAO.

Wykorzystanie tekstu Załącznika 13 w przepisach krajowych. W dniu 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję, w której zwróciła uwagę Umawiających się Państw na celowość zastosowania w ich krajowych przepisach, na tyle na ile to możliwe, precyzyjnego języka tych norm ICAO, które mają charakter normatywny, jak również wskazania odstępstw od tych norm, łącznie z dodatkowymi przepisami krajowymi istotnymi dla bezpieczeństwa lub regularności żeglugi powietrznej. Jednakże normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 13, posiadając ogólny charakter, w wielu wypadkach będą wymagały rozwinięcia w celu umożliwienia sformułowania kompletnego kodeksu narodowego.

Status części składowych Załącznika

Załącznik składa się z niżej podanych części, jednakże nie wszystkie z nich można znaleźć w innych Załącznikach. Posiadają one następujący status:

1. - *Material stanowiący właściwy Załącznik:*

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę, zgodnie z postanowieniami Konwencji. Są one zdefiniowane następująco:

Norma: każdy wymóg odnoszący się do charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, osiągow, personelu lub procedur, którego jednolite stosowanie uznaje się jako nieodzowne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do którego Umawiające się Państwa, zgodnie z Konwencją, będą się stosowały; w przypadku niemożności przestrzegania danej normy, zgodnie z artykułem 38 Konwencji, obowiązuje powiadomienie Rady

Zalecana metoda postępowania: każdy wymóg w stosunku do charakterystyk fizycznych, konfiguracji, materiału, osiągow, personelu lub procedur, którego jednolite stosowanie uznaje się jako pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do spełnienia którego, zgodnie z Konwencją, Umawiające się Państwa będą dążyć.

- b) *Dodatki* obejmują materiał, który dla wygody posługiwania się nimi, został pogrupowany oddzielnie, jednakże stanowiący część składową norm i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Postanowienia* określają stosowanie norm i zalecanych metod postępowania.

- d) *Definicje* dotyczą terminów używanych w normach i zalecanych praktykach, które nie są oczywiste, to znaczy nie posiadają ogólnie przyjętych znaczeń słownikowych. Definicja nie posiada samodzielnego statusu, jest jednak niezbędną częścią każdej normy i zalecanej praktyki, w której stosuje się dany termin, ponieważ zmiana znaczenia terminu wpływałaby na wymogi.
2. - *Materiał przyjęty przez Radę do opublikowania w związku z normami i zalecanymi metodami postępowania:*
- a) *Przedmowy* zawierają materiały historyczne i wyjaśniające oparte na działalności Rady i obejmujące wyjaśnienia obowiązków Państw w odniesieniu do stosowania norm i zalecanych praktyk, wynikających z Konwencji i Rezolucji o jej przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia* zawierają wyjaśnienia umieszczane na początku części, rozdziałów lub podrozdziałów Załącznika, pomocne w zrozumieniu zasad stosowania tekstu.
- c) *Uwagi* włączane w tekst, w razie potrzeby, zawierające informacje faktograficzne lub odniesienia rzutujące na odpowiednie normy i zalecane praktyki, ale nie stanowiące ich części składowych.
- d) *Uzupełnienia* zawierają materiał uzupełniający normy i zalecane metody postępowania lub służą jako wskazówki do ich stosowania.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde z Umawiających się Państw jest proszone o wybranie jednego z tych tekstów w celu wdrożenia w swoim kraju i w innych celach, przewidzianych Konwencją, poprzez bezpośrednie użycie lub poprzez tłumaczenie na język narodowy i stosowne powiadomienie ICAO.

Zasady redakcyjne

W celu wskazania statusu każdej części tekstu zastosowano następujące zasady: *Normy* - drukowane są jasną, prostą antykwą; *Zalecane metody postępowania* - drukowane są jasną kursywą i poprzedzone słowem **Zalecenie**; *Uwagi* - drukowane są jasną kursywą i poprzedzone słowem *Uwaga*.

Przy pisaniu wymagań zastosowano następujące zasady: dla Norm użyto „shall” (mającego znaczenie obowiązku), a dla Zalecanych metod postępowania „should” (powinien).

Każde odwołanie się do części niniejszego dokumentu, zawierające numer punktu, odnosi się do wszystkich jego podpunktów.

W całym Załączniku użycie rodzaju męskiego należy rozumieć jako odnoszące się do osób płci męskiej i żeńskiej.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 13

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
1 Wydanie	Pierwsza i druga sesja Wydziału Badania Wypadków		11 kwietnia 1951 r. 1 września 1951 r. 1 grudnia 1951 r.
1 (2 Wydanie)	Rezolucja Zgromadzenia A14-22 i A14-27, Dodatek P, Trzecia sesja Wydziału Badania Wypadków	Nowe definicje; prawa i obowiązki Państwa producenta; wstępne i kolejne powiadomienia o wypadku; udział przedstawicieli operatora; raport z dochodzenia; streszczenie raportu i jego wzór.	24 listopada 1965 r. 24 marca 1966 r. 25 sierpnia 1966 r.
2	Trzecia sesja Wydziału Badania Wypadków	Procedury łączności przy przesyłaniu powiadomień o wypadkach statków powietrznych.	5 grudnia 1966 r. 5 kwietnia 1967 r. 24 sierpnia 1967 r.
3	Spotkanie Wydziału ds. licencjonowania/szkolenia /medycyny (1970)	Sekcja zwłok ofiar wypadków statków powietrznych i raport o wynikach.	27 marca 1972 r. 27 lipca 1972 r. 7 grudnia 1972 r.
4 (3 Wydanie)	Studium Komisji Żeglugi Powietrznej	Powiadamianie o wszystkich wypadkach wielosilnikowych statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg (5000 funtów). Powiadamianie i wymiana informacji o incydentach.	12 grudnia 1972 r. 12 kwietnia 1973 r. 16 sierpnia 1973 r.
5 (4 Wydanie)	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1974), Komitet ds. bezprawnej ingerencji	Zmiana nazwy; usunięcie i dodanie definicji; cel badania; zastosowanie rejestratorów parametrów lotu i uprzywilejowany status niektórych dokumentów dotyczących badania; działania podejmowane przez Państwo otrzymujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa; obowiązek Państwa rejestracji dotyczący uczestnictwa w badaniu pewnych wypadków po otrzymaniu prośby, udostępnienie rejestratorów parametrów lotu pod pewnymi warunkami i żądanie udziału Państwa producenta, gdy Państwo rejestracji prowadzi badanie i wynikają problemy zdatności do lotu; prawa i obowiązki Państwa producenta odnośnie udziału w określonych badaniach; prawa i uprawnienia Państwa, które jest szczególnie zainteresowane wypadkiem z powodu śmierci jego obywateli; system przekazywania danych o wypadkach (ADREP); informowanie, w razie potrzeby, organów ochrony lotnictwa przez Przewodniczącego zespołu badawczego.	18 grudnia 1975 r. 18 kwietnia 1976 r. 12 sierpnia 1976 r.
6 (5 Wydanie)	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1974)	Dodanie słów „na podstawie jego kwalifikacji” w definicjach pełnomocnego przedstawiciela, doradcy i Przewodniczącego zespołu badawczego; nowa definicja i wymagania dotyczące Państwa operatora w przypadku wynajmu, czarteru lub wspólnego użytkowania statków powietrznych; odpowiedzialność Państwa rejestracji za wysłanie powiadomienia o wypadku, jeżeli to Państwo wszczyna badanie; koordynacja działań Przewodniczącego zespołu badawczego z organami sądowymi; usunięcie odniesienia do liczby silników; nowe wymogi dotyczące publikacji raportu końcowego.	24 listopada 1978 r. 24 marca 1979 r. 29 listopada 1979 r.
7 (6 Wydanie)	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1979)	W definicji wypadku dodanie obrażeń spowodowanych przez części statku powietrznego lub podmuch silnika odrzutowego; zwiększenie ogólnych wymagań dotyczących prowadzenia badania; zwiększenie wymagań dotyczących ujawniania dokumentów z badania; zwiększenie wymagań dotyczących konsultacji na temat raportu końcowego; usunięcie wymagań dotyczących „Streszczenia raportu końcowego” i powołania się na nie; zmiana wymagania dotyczącego przekazywania do ICAO raportu końcowego; rozszerzenie wymagania dotyczącego publikacji raportu końcowego lub dokumentów z nim związanych; nowy rozdział dotyczący środków zapobiegania wypadkom; nowy załącznik dotyczący wymiany raportów końcowych między Państwami i wykazu raportów końcowych dostępnych w Państwach.	24 listopada 1980 r. 24 marca 1981 r. 26 listopada 1981 r.

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
8 (7 Wydanie)	Komisja Żeglugi Powietrznej	Włączenie do definicji poważnego obrażenia zakaźnych substancji i szkodliwego promieniowania; nowy załącznik dotyczący ujawniania dokumentów; zmiany o charakterze redakcyjnym.	22 stycznia 1988 r. 22 maja 1988 r.
9 (8 Wydanie)	Spotkanie Wydziału ds. badania wypadków (AIG/1992)	Zmiana tytułu; nowe lub znowelizowane definicje przyczyn, badania, poważnego incydentu, Państwa projektu, Państwa producenta i Państwa operatora; zwiększenie wymagań dotyczących prowadzenia i celu badania, odpowiedzialności, praw i uprawnień Państwa projektu i Państwa producenta; nowe wymogi dotyczące powiadamiania i badania poważnych incydentów; zaostrenie wymagań dotyczących powiadamiania o wypadkach i poważnych incydentach; nowe wymagania dotyczące pomocy Państw najbliższych miejsca wypadku na wodach międzynarodowych; nowe wymagania dotyczące oddzielenia postępowania sądowego lub administracyjnego prowadzonego w celu określenia winy lub odpowiedzialności od badania wypadku; wzmocnienie wymagań dotyczących wykorzystywania i odczytu rejestratorów parametrów lotu; wzmocnienie wymagań dotyczących sekcji zwłok i koordynacji z organami sądowymi; zaostrenie wymagań dotyczących ujawniania dokumentacji i usunięcie odpowiedniego załącznika; wzmocnienie wymagań dotyczących obowiązków innych Państw dotyczących przekazywania informacji i ich praw do udziału; nowe wymagania dotyczące informacji o organizacjach i wzmocnienie wymagań dotyczących udziału operatora; wzmocnienie wymagań dotyczących uprawnień pełnomocnych przedstawicieli i nowy wymóg dotyczący ich obowiązków; wzmocnienie wymagań dotyczących udziału Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń; zwiększenie wymagań dotyczących raportu wstępnego ADREP i danych o wypadku / incydencie, wzmocnienie wymagań dotyczących konsultacji, publikacji i rozpowszechniania raportu końcowego; nowe i wzmocnione wymagania dotyczące środków zapobiegania wypadkom; nowy podpunkt i zmiana formatu raportu końcowego w Dodatku; uaktualniona lista kontrolna powiadamiania i składania raportów w Uzupełnieniu B; lista przykładów poważnych incydentów jako nowe Uzupełnienie D.	17 listopada 1988 r. 23 marca 1994 r. 25 lipca 1994 r. 10 listopada 1994 r.
10 (9 Wydanie)	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1999)	Zmiany w powiadomieniu o wypadku lub poważnym incydencie i nowe postanowienia dotyczące potwierdzenia otrzymania powiadomienia; nowe postanowienia o przedstawianiu szczegółów dotyczących materiałów niebezpiecznych; rozszerzenie postanowień dotyczących odpowiedzialności za wszczęcie, prowadzenie i przekazanie badania; nowe postanowienia, dotyczące badań lekarskich; doprowadzenie do zgodności praw i obowiązków Państwa rejestracji i Państwa operatora z prawami i obowiązkami Państwa projektu i Państwa producenta; wzmocnienie postanowień, dotyczących udziału Państw, których obywatele ponieśli śmierć; nowy tytuł rozdziału 6, który zawiera postanowienia dotyczące raportu końcowego; wzmocnienie procedury konsultacyjnej oraz włączenie operatora i producenta; nowe postanowienie dotyczące raportów tymczasowych; nowy tytuł rozdziału 7, który zawiera postanowienia dotyczące sprawozdawczości ADREP; wzmocnienie postanowień dotyczących systemów obowiązkowego przekazywania danych o incydentach; nowe postanowienia dotyczące systemów dobrowolnego przekazywania danych o incydentach i bezsankcyjnym środowisku; wzmocnienie postanowień dotyczących baz danych, analizy danych i działań zapobiegawczych; nowe postanowienie o wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa; uaktualnienie Uzupełnienia B; usunięcie Uzupełnienia C; nowe Uzupełnienie zawierające wskazówki dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu.	26 lutego 2001 r. 16 lipca 2001 r. 1 listopada 2001 r.

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
11	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/1999); Komisja Żeglugi Powietrznej; Rezolucja Zgromadzenia A35-17	a) udział innych Państw w badaniach; b) nieujawnianie nagrań i transkryptów nagrań z organów kontroli ruchu lotniczego; i c) wskazówki prawne dotyczące ochrony informacji z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa.	3 marca 2006 r. 17 lipca 2006 r. 23 listopada 2006 r.
12-A	Komisja Żeglugi Powietrznej	Rozszerzenie niektórych przykładów i dodanie wtargnięcia na drogę startową o poziomie dotkliwości A do listy poważnych incydentów w Uzupełnieniu C.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 19 listopada 2009 r.
12-B	Komisja Żeglugi Powietrznej	Dodanie definicji Krajowego programu bezpieczeństwa; nowy wymóg dotyczący ustanowienia Krajowego programu bezpieczeństwa; wzmocnienie wymogów dotyczących ustanowienia systemu dobrowolnego przekazywania danych o incydentach i baz danych dotyczących wypadków i incydentów; nowe zalecenie dotyczące monitorowania działań zapobiegawczych, które zostały wdrożone; struktura Krajowego programu bezpieczeństwa jako nowe Uzupełnienie F.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 18 listopada 2010 r.
13 10 Wydanie	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/2008)	Zmienione definicje wypadku (w celu uwzględnienia bezzałogowych statków powietrznych), pełnomocnego przedstawiciela, przyczyn, badania, zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa, poważnego incydentu; nowy wymóg powiadamiania ICAO o wypadkach i poważnych incydentach samolotów z napędem turboodrzutowym o masie równej lub mniejszej od 2250 kg; usunięcie odniesienia do nazwiska pilota z zawiadomienia o wypadku lub poważnym incydencie; dodanie możliwości przekazywania badań regionalnym organizacjom badania wypadków; nowe postanowienie dotyczące badania poważnych incydentów statków powietrznych o maksymalnej masie powyżej 2250 kg; rozszerzenie postanowienia dotyczącego zakresu badań z uwagi na oczekiwane wnioski; wzmocnienie postanowienia dotyczącego oddzielenia badania od wszelkich sądowych lub administracyjnych postępowań przypisywania winy lub odpowiedzialności; nowe postanowienie dotyczące opracowywania udokumentowanych zasad i procedur badań; nowe postanowienie zapewniające, że badania nie są zakłócane przez postępowanie administracyjne lub sądowe; rozszerzenie wymagania dotyczącego ujawniania dokumentów w celu uwzględnienia zapisów obrazu z kabiny pilotów i ich transkryptów; nowe postanowienie w celu uniknięcia ujawnienia nazwisk osób uczestniczących w wypadkach i incydentach; zmienione postanowienie dotyczące udziału Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń; nowe wymogi dotyczące publikowania informacji o badaniu i jego postępie; zmienione postanowienie dotyczące konieczności upublicznienia raportu końcowego; wzmocnienie postanowienia dotyczącego wydania oświadczenia tymczasowego w każdą rocznicę zdarzenia; zmienione postanowienia odnoszące się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa poprzez dodanie terminów podjęcia działań; nowe postanowienia w zakresie kontroli reakcji na zalecenia dotyczące bezpieczeństwa oraz monitorowania podjętych działań; w Dodatku zmieniony opis dotyczący stosowania wyrażenia „przyczyny” i/lub „czynniki sprzyjające”; w Uzupełnieniu B uaktualniona lista kontrolna dotycząca powiadamiania i sprawozdawczości; w Uzupełnieniu C zaliczenie awarii silnika turbinowego, polegającej na wydostaniu się jego części poza obudowę do poważnych incydentów; nowe Uzupełnienie G, zawierające wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych.	22 lutego 2010 r. 12 lipca 2010 r. 18 listopada 2010 r.
14	Spotkanie Wydziału ds. badania i zapobiegania wypadkom (AIG/2008); Zespół ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMP)	Nowa definicja dla „czynników sprzyjających” i zmiana do definicji Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP); przeniesienie do Załącznika 19 następujących przepisów: normy dotyczących SSP z rozdziału 3; nadrzędne postanowienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem z rozdziału 8 i Uzupełnienia F, ramy dla SSP; zmiana Normy dotyczącej tworzenia bazy danych i nowe postanowienia w rozdziale 8 dotyczące bazy danych wypadków i incydentów; rozszerzenie Uzupełnienia C, wykaz poważnych incydentów.	25 lutego 2013 r. 15 lipca 2013 r. 14 listopada 2013 r.

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
15 (11 Wydanie)	Zespół ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMP); Grupa ekspertów w zakresie ochrony dokumentów z wypadków i incydentów (GEPAIR); Grupa zadaniowa ds. ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa (SIP TF)	Nowa definicja dla „organu badającego wypadki”; Norma dotycząca tworzenia niezależnego organu badającego wypadki; nowe postanowienie dotyczące współpracy pomiędzy organami badającymi i sądowymi; wzmocniona ochrona dokumentów z badań w pkt. 5.12; nowy Dodatek 2 dotyczący ochrony dokumentów z badań.	22 lutego 2016 r. 11 lipca 2016 r. 14 listopada 2016 r.
16	Panel ds. badania wypadków (AIGP)	Poprawa Zaleceń odnoszących się do dostępu do materiałów dowodowych podczas badań i monitorowania postępu realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do Norm.	8 marca 2018 r. 16 lipca 2018 r. 8 listopada 2018 r.
17	Trzecie Spotkanie Panelu ds. badania wypadków(AIGP/3)	Zmiana do definicji „pełnomocnego przedstawiciela”; dostosowanie postanowień w celu uwzględnienia incydentów i rozpowszechniania raportów końcowych; nowe postanowienia dotyczące terminowego badania wypadków i poważnych incydentów oraz publikowania raportów końcowych; zmiana do uwagi dotyczącej ułatwień podczas przekraczania granic przez prowadzących badania; wprowadzenie nowej uwagi dotyczącej konsultacji projektów zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; zmiana listy przykładów poważnych incydentów i nowa wskazówka w Uzupełnieniu C; nowe Uzupełnienie F dotyczące przekazywania badań.	27 lutego 2019 r. 13 lipca 2019 r. 5 listopada 2020 r.
18 (12 Edycja)	Czwarte Spotkanie Panelu ds. badania wypadków (AIGP/4)	Nowa Norma i jej definicja dotycząca „zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa o globalnym znaczeniu” oraz znowelizowane postanowienia dotyczące wykorzystania zapisanych danych do badań wypadków i incydentów.	9 marca 2020 r. 20 lipca 2020 r. 5 listopada 2020 r.
19 (13 Edycja)	Szóste posiedzenie Zespołu ds. Badania Wypadków (AIGP/6)	a) udostępnienie informacji dochodzeniowych; dane i informacje dotyczące Globalnego Lotniczego Systemu Alarmowego i Bezpieczeństwa (GADSS); publikacja raportów końcowych; oraz okres konsultacji Raportów Końcowych; b) przepisy dotyczące badań z udziałem bezzałogowych statków powietrznych, stan na dzień 26 listopada 2026 r.	18 marca 2024 r. 22 lipca 2024 r. 28 listopada 2024 r. 26 listopada 2026 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Jeśli w Normach i zalecanych metodach postępowania dotyczących badania wypadków i incydentów statków powietrznych używane są niżej przedstawione terminy, to posiadają one następujące znaczenie:

Wypadek. Zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznał uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń silnika, w przypadku kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, klap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgnieceń lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora); lub

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;

Uwaga 1. – Jedyne w celu zachowania jednolitości danych statystycznych, obrażenie powodujące śmierć w ciągu 30 dni od zaistnienia wypadku jest klasyfikowane przez ICAO jako obrażenie śmiertelne.

Uwaga 2. – Statek powietrzny uważa się za zaginiony jeśli nie zlokalizowano wraku, a oficjalne poszukiwania zostały zakończone.

Uwaga 3. – Bezzałogowe statki powietrzne podlegające badaniu są omówione w punkcie 2.3

Uwaga 4. – Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych można znaleźć w Uzupelnieniu E.

C2 Łącze. † - Łącze danych między zdalnie pilotowanym bezzałogowym statkiem powietrznym a stacją kierowania.

Organ badający wypadki. Organ wyznaczony przez Państwo jako odpowiedzialny za badania wypadków i incydentów w zakresie niniejszego Załącznika.

Pełnomocny przedstawiciel. Osoba wyznaczona przez Państwo na podstawie jej kwalifikacji w celu wzięcia udziału w badaniu prowadzonym przez inne Państwo. Pełnomocny przedstawiciel wyznaczany jest zwykle z organu badającego wypadki swojego Państwa.

Doradca. Osoba wyznaczona przez Państwo, na podstawie jej kwalifikacji do pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi biorącemu udział w badaniu zdarzenia lotniczego.

Statek powietrzny. Urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

Przyczyny. Działania, niedopatrzania, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu. Określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej.

Czynniki sprzyjające. Działania, zaniechania, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, których wyeliminowanie, uniknięcie lub brak, ograniczyłyby prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku lub incydentu, lub złagodziłyby dotkliwość skutków wypadku lub incydentu. Identyfikacja czynników sprzyjających nie oznacza przypisania winy lub ustalenia odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej.

Rejestrator parametrów lotu. Każdy rodzaj urządzenia rejestrującego zainstalowanego w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków/incydentów.

Automatycznie oddzielający się rejestrator parametrów lotu (ADFR). Zespolony rejestrator parametrów lotu zainstalowany na statku powietrznym, który ma zdolność automatycznego oddzielania się od statku powietrznego.

Uwaga. – Patrz Załącznik 6 – Eksploatacja statków powietrznych, Części I, II i III zawierające wymogi dotyczące rejestratorów parametrów lotu.

Incident. Zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Uwaga. – Typy incydentów, którymi ICAO jest szczególnie zainteresowana z powodu analiz dotyczących zapobiegania wypadkom wymieniono w Uzupełnieniu C.

Badanie. Proces prowadzony w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn zdarzenia i/lub okoliczności sprzyjających, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Osoba nadzorująca badanie. Osoba, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację i przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego oraz nadzór nad nim.

Uwaga. – Wyżej przedstawiona definicja nie stanowi przeszkody w wyznaczaniu Osoby nadzorującej badanie do składu komisji lub innego organu.

Masa maksymalna. Maksymalna certyfikowana masa startowa.

Operator. Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zaangażowane w eksploatację statków powietrznych lub oferujące taką działalność.

Uwaga. – W kontekście zdalnie pilotowanych bezzałogowych statków powietrznych, operacja statku powietrznego odnosi się do operacji SBSP.

Raport wstępny. Komunikat wykorzystywany w celu niezwłocznego rozpowszechniania informacji uzyskanych w początkowym stadium badania.

Stacja kierowania (CU). † Element systemu bezzałogowego statku powietrznego zawierający sprzęt używany do zdalnego pilotowania bezzałogowego statku powietrznego.

Zdalnie pilotowany bezzałogowy statek powietrzny (BSP). † Każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie lub będąc pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie.

System bezzałogowego statku powietrznego (SBSP). † Zdalnie pilotowany bezzałogowy statek powietrzny, wraz z powiązanim z nim stanowiskiem zdalnego pilota, wymagający łącza C2 oraz wszelkie inne komponenty określone w projekcie typu.

Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa. Propozycja organu badającego wypadki, sporządzona na podstawie informacji uzyskanych w toku badania, sformułowana w celu zapobiegania wypadkom lub incydentom i która w żadnym przypadku nie ma na celu stwarzania przesłanek dotyczących winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent. Oprócz zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z badań wypadków i incydentów, zalecenia mogą wynikać z innych źródeł, w tym z analiz bezpieczeństwa.

Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa o globalnym znaczeniu (SRGC). Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa odnoszące się do nieprawidłowości systemowej, która prawdopodobnie może się powtórzyć, o znaczących konsekwencjach w skali globalnej i która wymaga podjęcia terminowych działań w celu poprawy bezpieczeństwa.

Uwaga. – Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Część IV - Sprawozdawczość (*Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part IV – Reporting*) (Doc 9756) zawiera kryteria klasyfikacji zaleceń jako SRGC.

Poważny incydent. Incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

Uwaga 1. – Różnica między wypadkiem a poważnym incydentem polega jedynie na ich skutkach.

Uwaga 2. – Przykłady poważnych incydentów można znaleźć w *Uzupełnieniu C*.

Poważne obrażenie. Obrażenie doznane przez osobę uczestniczącą w wypadku, który:

- a) powoduje hospitalizację przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia obrażenia; lub
- b) spowodował złamanie jakiejkolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk, nóg lub nosa); lub
- c) obejmuje rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub

- d) obejmuje obrażenia jakiegokolwiek organu wewnętrznego; lub
- e) obejmuje oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub jakiegokolwiek oparzenia obejmujące ponad 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmuje potwierdzone narażenie na działanie zakaźnych substancji lub szkodliwego promieniowania.

Państwo projektu. Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu.

Państwo producenta. †† Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego, silnika lub śmigła.

Państwo producenta. † Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego, stacji kierowania, silnika lub śmigła.

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

Państwo operatora. Państwo, na którego terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub, jeżeli nie ma takiego miejsca, stałe miejsce przebywania operatora.

Państwo rejestracji. Państwo, do którego rejestru jest wpisany statek powietrzny.

Uwaga. – W przypadku gdy statek powietrzny należący do międzynarodowej organizacji eksploatacyjnej jest zarejestrowany na innej podstawie niż przynależność państwowa, Państwa tworzące tę organizację są zobowiązane do solidarnego przyjęcia zobowiązań, które Konwencja Chicagowska nakłada na Państwo rejestracji. W związku z tym patrz Rezolucja Rady z 14 grudnia 1967 r. o przynależności państwowej i rejestracji statków powietrznych, eksploatowanych przez międzynarodowe organizacje eksploatacyjne, która jest w dokumencie „Polityka i wskazówki dotyczące regulacji ekonomicznych międzynarodowego transportu powietrznego” (Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport) (Doc 9587).

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (SSP). Zintegrowany zestaw przepisów i działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa.

† obowiązuje od 26 listopada 2026

†† obowiązuje do 25 listopada 2026

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

2.1 Jeżeli nie ustalono inaczej, to wymogi niniejszego Załącznika stosuje się do działań podejmowanych po zaistnieniu wypadków i incydentów, bez względu na miejsce ich zdarzenia.

Uwaga. – Stosowanie niniejszych wymogów w odniesieniu do wypadków lub poważnych incydentów, które zaistniały na terytorium Państwa nie będącego Umawiającym się Państwem, na obszarze, którego przynależność nie jest określona lub nad pełnym morzem, rozpatrywane jest w punktach 5.2 i 5.3.

2.2 W niniejszym Załączniku wymogi dotyczące Państwa operatora, stosuje się tylko w tych przypadkach, kiedy statek powietrzny jest wynajmowany, czarterowany lub wspólnie użytkowany i gdy to Państwo nie jest Państwem rejestracji i jeśli spełnia ono, w odniesieniu do niniejszego Załącznika, w całości lub w części funkcje i obowiązki Państwa rejestracji.

2.3. O ile nie określono inaczej, specyfikacje zawarte w Załączniku mają zastosowanie do działań podejmowanych w następstwie wypadków i incydentów z udziałem:

a) załogowych statków powietrznych, lub

b) od dnia 26 listopada 2026 r., zdalnie pilotowanych statków powietrznych (BSP) certyfikowanych zgodnie z Załącznikiem 8 - Zdarność do lotu statków powietrznych i/lub operatorów na podstawie autoryzacji operatora zgodnie z Załącznikiem 6 - *Eksplatacja statków powietrznych, Część IV - Operacje międzynarodowe - Systemy zdalnie pilotowanych statków powietrznych.*

Uwaga. – Normy i zalecenia zawarte w niniejszym załączniku nie mają na celu uniemożliwienia państwu wszczęcia dochodzenia w innych okolicznościach, w których spodziewa się ono wyciągnąć konsekwencje dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji załogowych i bezzałogowych statków powietrznych (zdalnie pilotowane statki powietrzne są podzbiorem bezzałogowych statków powietrznych).

ROZDZIAŁ 3. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Uwaga. – Wskazówki dotyczące praw i obowiązków Państwa operatora w odniesieniu do wypadków i incydentów wynajmowanych, czarterowanych lub wspólnie użytkowanych statków powietrznych, zawarte są w Uzupelnieniu A.

CEL BADANIA

3.1 Jedynym celem badania wypadków lub incydentów jest zapobieganie wypadkom i incydentom. Działalność ta nie ma na celu orzekania o winie lub odpowiedzialności.

NIEZALEŻNOŚĆ BADAŃ

3.2 Państwo ustanawia organ badający wypadki, który jest niezależny od państwowych władz lotniczych i innych podmiotów, które mogłyby ingerować w prowadzenie lub obiektywizm badań.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące niezależności organu badającego wypadki są zawarte w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Część I - Organizacja i planowanie (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning) (Doc 9756) oraz Podręczniku dotyczącym zasad i procedur badania wypadków i incydentów (Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962).

OCHRONA DOWODÓW, NADZOROWANIE I USUWANIE STATKU POWIETRZNEGO

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Postanowienia ogólne

3.3 Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszelkie uzasadnione działania w celu ochrony dowodów i niezawodnego nadzorowania statku powietrznego i jego zawartości przez czas niezbędny do przeprowadzenia badania. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie, poprzez sfotografowanie lub innymi metodami, wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Niezawodne nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i degradacją.

Uwaga 1. – Kontrola nad szczątkami statku powietrznego rozpatrywana jest w punkcie 5.6.

Uwaga 2. – Ochrona dowodów z rejestratora parametrów lotu wymaga, aby odzyskanie i dalsze postępowanie z rejestratorem i jego zapisami powierzać tylko wykwalifikowanemu personelowi.

***Prośba ze strony Państwa rejestracji, Państwa operatora,
Państwa projektu lub Państwa producenta***

3.4 Jeżeli ze strony Państwa rejestracji, Państwa operatora, Państwa projektu lub Państwa producenta wpłynie prośba, aby statek powietrzny, jego zawartość oraz wszelkie inne dowody pozostały nietknięte do czasu zbadania przez pełnomocnego przedstawiciela Państwa, które zwróciło się z taką prośbą, Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszelkie konieczne działania w celu spełnienia tej prośby, na ile jest to praktycznie możliwe i nie przeszkadza w należyтым prowadzeniu badania. Dopuszcza się, że statek powietrzny może być przemieszczany w zakresie koniecznym do wydobywania osób, zwierząt, poczty i kosztowności lub zabezpieczenia przed zniszczeniem przez pożar lub inne czynniki, lub uniknięcia innego zagrożenia lub utrudnienia dla żeglugi powietrznej, innych rodzajów transportu lub ludzi. Warunkiem jest też, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia powrotu statku powietrznego do eksploatacji, jeśli jest to praktycznie możliwe.

Zwolnienie spod nadzoru

3.5 Zgodnie z postanowieniami zawartymi w punktach 3.3 i 3.4 Państwo miejsca zdarzenia zwalnia spod nadzoru statek powietrzny, jego zawartość i wszelkie jego części, kiedy tylko przestają być potrzebne do badania i przekazuje je osobie lub osobom wyznaczonym w odpowiednim trybie przez Państwo rejestracji lub przez Państwo operatora, stosownie do okoliczności. W tym celu Państwo miejsca zdarzenia ułatwia dostęp do statku powietrznego, jego zawartości oraz wszystkich jego części. W przypadku, gdy statek powietrzny, jego zawartość lub części znajdują się w obszarze, do którego dostęp Państwo to uważa za niewykonalny, Państwo to we własnym zakresie dokonuje przemieszczenia w takie miejsce, do którego może udzielić dostępu.

ROZDZIAŁ 4. POWIADAMIANIE

Uwaga 1. – W Uzupełnieniu B zamieszczono listę kontrolną powiadamiania i przekazywania raportów.

Uwaga 2. – Lista adresów organów badających wypadki statków powietrznych znajduje się w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Część I - Organizacja i planowanie (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning)(Doc 9756) i na stronie internetowej ICAO dotyczącej badania wypadków.

WYPADKI LUB INCYDENTY STATKÓW POWIETRZNYCH UMAWIAJĄCEGO SIĘ PAŃSTWA NA TERYTORIUM INNEGO UMAWIAJĄCEGO SIĘ PAŃSTWA

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Przesyłanie

4.1 Państwo miejsca zdarzenia wysyła powiadomienie o wypadku, poważnym incydencie lub incydencie, który ma być badany w możliwie najkrótszym terminie i za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka do:

- a) Państwa rejestracji;
- b) Państwa operatora;
- c) Państwa projektu;
- d) Państwa producenta; i
- e) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), jeśli maksymalna masa przedmiotowego statku powietrznego przekracza 2250 kg lub jest to samolot z napędem turboodrzutowym.

Jednakże, jeżeli Państwo miejsca zdarzenia nie wie o poważnym incydencie lub incydencie, który ma być badany, to w zależności od sytuacji Państwo rejestracji lub Państwo operatora wysyła powiadomienie o takim incydencie do Państwa projektu, Państwa producenta i Państwa miejsca zdarzenia.

Uwaga 1. – Telefon, telefaks, e-mail lub stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN) będzie w większości przypadków stanowiła „najbardziej odpowiedni i najszybszy środek”. Stosowny może być więcej niż jeden środek łączności.

Uwaga 2. – Postanowienie o powiadomieniu Państwa rejestracji przez centrum koordynacji ratownictwa o zagrożeniu zawarte jest w Załączniku 12 – Poszukiwanie i Ratownictwo.

Forma i treść

4.2 Powiadomienie formułowane jest prostym językiem i zawiera tyle informacji spośród niżej wymienionych ile jest bezpośrednio dostępnych, jednak jego wysłanie nie może być opóźniane z powodu braku pełnych informacji:

- a) ACCID – oznacza wypadek, SINCID – oznacza poważny incydent, a INCID – oznacza incydent;
- b) producent, typ, przynależność państwowa i znaki rejestracyjne oraz numer seryjny statku powietrznego;
- c) nazwa właściciela, operatora i najemcy statku powietrznego – jeśli występuje;
- d) kwalifikacje dowódcy statku powietrznego oraz narodowość członków załogi i pasażerów;
- e) data i godzina (według czasu miejscowego lub UTC) wypadku lub incydentu;
- f) ostatnie miejsce startu i miejsce zamierzonego lądowania statku powietrznego;
- g) położenie statku powietrznego w odniesieniu do łatwego do określenia punktu geograficznego oraz szerokość i długość geograficzna;
- h) liczba członków załogi i pasażerów; na pokładzie, zabitych i ciężko rannych; innych, zabitych i ciężko rannych;
- i) opis wypadku lub incydentu oraz stopień zniszczenia statku powietrznego, na tyle na ile jest znany;
- j) wskazanie, w jakim zakresie będzie prowadzone badanie lub propozycja jego przekazania przez Państwo miejsca zdarzenia;
- k) fizyczna charakterystyka obszaru, w którym zaistniał wypadek lub incydent, jak również wskazanie trudności lub szczególnych wymagań związanych z dostępem do miejsca zdarzenia;
- l) identyfikacja organu wysyłającego powiadomienie oraz sposób kontaktu w dowolnym czasie z Osobą nadzorującą badanie i z organem badającym wypadki Państwa miejsca zdarzenia; oraz
- m) obecność oraz opis materiałów niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego.

Uwaga 1. – Czteroliterowe oznaczenie „YLYX” w połączeniu z czteroliterowym symbolem lokalizacji, przyjętym przez ICAO, tworzą ośmioliterowy symbol adresata wiadomości, wysyłanych przez sieć AFTN do organów odpowiedzialnych za badanie wypadków i incydentów. W przypadku wiadomości przesyłanych za pomocą publicznych środków łączności, symbol adresata nie może być używany i musi być zastąpiony jego adresem pocztowym lub telegraficznym. Ośmioliterowe symbole adresatów i odpowiadające im adresy pocztowe lub telegraficzne, przekazane do ICAO, są publikowane w dokumencie: Oznaczenia organizacji eksploatujących statki powietrzne, organów i służb lotniczych (Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services) (Doc 8585).

Uwaga 2. – Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych Część I - Organizacja i planowanie (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning) (Doc 9756), zawiera wskazówki dotyczące przygotowania powiadomień, jak też czynności, które należy wykonać w celu szybkiego ich dostarczenia do adresatów.

Język

4.3 Powiadomienie jest przygotowywane w jednym z roboczych języków ICAO z uwzględnieniem języka adresata (adresatów), kiedy tylko jest to możliwe bez powodowania zbędnego opóźnienia.

Informacje uzupełniające

4.4 Tak szybko, jak to możliwe, Państwo miejsca zdarzenia, przesyła szczegóły pominięte w powiadomieniu, jak również inne znane istotne informacje.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI,
PAŃSTWA OPERATORA, PAŃSTWA PROJEKTU I
PAŃSTWA PRODUCENTA

Informacje – Uczestnictwo

4.5 **Zalecenie.** – Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu oraz Państwo producenta powinny potwierdzić otrzymanie powiadomienia o wypadku lub incydencie (patrz punkt 4.1).

4.6 Po otrzymaniu powiadomienia, Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta najszybciej jak to możliwe przekazują Państwu miejsca zdarzenia każdą, będącą w ich posiadaniu, istotną informację o załodze i statku powietrznym, który uległ wypadkowi lub incydentowi. Każde z tych Państw informuje także Państwo miejsca zdarzenia czy zamierza wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela. Jeżeli taki pełnomocny przedstawiciel jest wyznaczany, to podaje jego nazwisko i dane kontaktowe, a jeżeli przybędzie on do Państwa miejsca zdarzenia, to również datę jego przybycia.

Uwaga 1. – Zgodnie z punktem 5.18 Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta mają prawo wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu.

Uwaga 2. – Zwraca się uwagę, że zgodnie z punktem 5.22 Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta mają obowiązek wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela na konkretną prośbę Państwa prowadzącego badanie wypadku statku powietrznego, którego masa jest większa niż 2250 kg. Zwraca się także uwagę na przydatność ich obecności i udziału w badaniu.

4.7 Po otrzymaniu powiadomienia Państwo operatora niezwłocznie, za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka przesyła do Państwa miejsca zdarzenia szczegółowe informacje o materiałach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego.

**WYPADKI LUB INCYDENTY NA TERYTORIUM
PAŃSTWA REJESTRACJI, PAŃSTWA KTÓRE NIE JEST UMAWIAJĄCYM SIĘ PAŃSTWEM LUB
POZA TERYTORIUM JAKIEGOKOLWIEK PAŃSTWA**

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI

Przesyłanie

4.8 Jeżeli Państwo rejestracji wszczyna badanie wypadku lub incydentu, wówczas zgodnie z punktami 4.2 i 4.3, wysyła powiadomienie w możliwie najkrótszym terminie i za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka do:

- a) Państwa operatora;
- b) Państwa projektu;
- c) Państwa producenta; i
- d) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jeżeli maksymalna masa przedmiotowego statku powietrznego jest większa niż 2250 kg lub jest to samolot z napędem turboodrzutowym.

Uwaga 1. – Telefon, telefaks, e-mail lub stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN) będzie w większości przypadków stanowiła „najbardziej odpowiedni i najszybszy środek”. Stosowny może być więcej niż jeden środek łączności.

Uwaga 2. – Postanowienie o powiadomieniu Państwa rejestracji przez centrum koordynacji ratownictwa o zagrożeniu zawarte jest w Załączniku 12 – Poszukiwanie i Ratownictwo.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA OPERATORA,
PAŃSTWA PROJEKTU I PAŃSTWA PRODUCENTA**

Informacje – Uczestnictwo

4.9 Zalecenie. – *Państwo operatora, Państwo projektu oraz Państwo producenta powinny potwierdzić otrzymanie powiadomienia o wypadku lub incydencie (patrz punkt 4.1).*

4.10 Po otrzymaniu powiadomienia Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta dostarczają, na prośbę Państwa rejestracji, każdą, będącą w ich posiadaniu, istotną informację o załodze i statku powietrznym, który uległ wypadkowi lub incydentowi. Każde z tych Państw informuje także Państwo rejestracji czy zamierza wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela. Jeżeli taki pełnomocny przedstawiciel jest wyznaczany, to podaje jego nazwisko i dane kontaktowe, a jeżeli będzie obecny podczas badania, to również datę jego przybycia.

Uwaga 1. – Zgodnie z punktem 5.18 Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta ma prawo wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu.

Uwaga 2. – Zwraca się uwagę, że zgodnie z punktem 5.22 Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta ma obowiązek wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela na wyraźną prośbę Państwa prowadzącego badanie wypadku statku powietrznego, którego masa jest większa niż 2250 kg. Zwraca się także uwagę na przydatność ich obecności i udziału w badaniu.

4.11 Po otrzymaniu powiadomienia Państwo operatora niezwłocznie, za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka przesyła do Państwa rejestracji szczegółowe informacje o materiałach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego.

ROZDZIAŁ 5. BADANIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WSZCZĘCIE I PROWADZENIE BADANIA

WYPADKI LUB INCYDENTY NA TERYTORIUM UMAWIAJĄCEGO SIĘ PAŃSTWA

Państwo miejsca zdarzenia

5.1 Państwo miejsca zdarzenia wszczyna badanie okoliczności wypadku i jest odpowiedzialne za prowadzenie takiego badania. Może ono jednak przekazać prowadzenie badania w całości lub w części innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty (RAIO) na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia wykorzysta wszelkie środki, aby ułatwić to badanie.

5.1.1 **Zalecenie.** – *Państwo miejsca zdarzenia powinno wszcząć badanie okoliczności poważnego incydentu. Państwo to może przekazać prowadzenie badania w całości lub w części innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia powinno wykorzystać wszelkie środki, aby ułatwić to badanie.*

5.1.2 Państwo miejsca zdarzenia wszczyna badanie okoliczności poważnego incydentu statku powietrznego, którego maksymalna masa przekracza 2250 kg. Państwo to może przekazać prowadzenie badania w całości lub w części innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody. W każdym przypadku Państwo miejsca zdarzenia wykorzysta wszelkie środki, aby ułatwić to badanie.

5.1.3 **Zalecenie.** – *Jeśli Państwo miejsca zdarzenia nie wszczyna i nie prowadzi badania oraz nie przekazuje badania innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki, zgodnie z punktem 5.1 i 5.1.2, to Państwo rejestracji lub w następującej kolejności: Państwo operatora, Państwo projektu lub Państwo producenta jest upoważnione do wysłania pisemnej prośby do Państwa miejsca zdarzenia, aby przekazało ono prowadzenie badania. Jeżeli Państwo miejsca zdarzenia wyda wyraźną zgodę lub nie odpowie na tę prośbę w ciągu 30 dni, to Państwo, które wysłało prośbę, powinno wszcząć i prowadzić badanie z wykorzystaniem dostępnych informacji.*

Uwaga 1. – *Badanie poważnego incydentu nie wyklucza innych, już funkcjonujących rodzajów badania incydentów (poważnych lub nie), stosowanych przez inne organizacje.*

Uwaga 2. – *Jeżeli prowadzenie badania jest w całości przekazywane innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki, oczekuje się, że Państwo to ponosić będzie odpowiedzialność za prowadzenie badania, łącznie z wydaniem raportu końcowego i raportu ADREP. Jeżeli przekazywana jest część badania, to z reguły odpowiedzialność za prowadzenie badania nadal ponosi Państwo miejsca zdarzenia.*

Uwaga 3. – *W przypadku badania bezzalogowych statków powietrznych wymóg zgodnie z rozdziałem 2 dotyczy wyłącznie zdalnie pilotowanych bezzalogowych statków powietrznych certyfikowanych zgodnie z Załącznikiem 8 - Zdarność statku powietrznego do lotu i/lub eksploatowane na podstawie zezwolenia na eksploatację zgodnie z Załącznikiem 6 - Obsługa statku powietrznego (część IV) – Międzynarodowe Operacje - systemy zdalnie sterowanych bezzalogowych statków powietrznych.*

Uwaga 4. – *W przypadku poważnych incydentów, Państwo miejsca zdarzenia może rozważyć przekazanie badania Państwu rejestracji lub Państwu operatora, w szczególności tych zdarzeń, których badanie może być dla nich korzystne lub bardziej praktyczne do prowadzenia.*

Uwaga 5. – *Wskazówki związane z tworzeniem i zarządzaniem RAIO są zawarte w Podręczniku dotyczącym Regionalnej Organizacji Badania Wypadków i Incydentów (Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization) (Doc 9946).*

Uwaga 6. – Przekazanie badania nie zwalnia Państwa miejsca zdarzenia z jego obowiązku wynikającego z niniejszego Załącznika.

Uwaga 7. – Paragraf 5.1.3 niekoniecznie daje Państwu wysyłającemu prośbę prawo dostępu do miejsca wypadku, szczątków statku powietrznego lub każdego innego dowodu lub informacji znajdującej się na terytorium Państwa miejsca zdarzenia.

WYPADKI LUB INCYDENTY NA TERYTORIUM PAŃSTWA NIEBĘDĄCEGO UMAWIAJĄCYM SIĘ PAŃSTWEM

Państwo rejestracji

5.2 **Zalecenie.** – Jeżeli wypadek lub poważny incydent zaistniał na terytorium Państwa, które nie jest Umawiającym się Państwem i nie zamierza ono prowadzić badania zgodnie z niniejszym Załącznikiem, to Państwo rejestracji, a jeżeli to niemożliwe, to Państwo operatora, Państwo projektu lub Państwo producenta, powinny dążyć do wszczęcia i prowadzenia badania we współpracy z Państwem miejsca zdarzenia, a jeżeli taka współpraca jest niemożliwa, to powinny prowadzić badanie samodzielnie, wykorzystując dostępne informacje.

WYPADKI LUB INCYDENTY POZA TERYTORIUM JAKIEGOKOLWIEK PAŃSTWA

Państwo rejestracji

5.3 Jeżeli miejsce zaistnienia wypadku lub poważnego incydentu nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek Państwa, to Państwo rejestracji wszczyna i prowadzi wymagane badanie wypadku lub poważnego incydentu. Może ono jednak przekazać prowadzenie badania, w całości lub w części, innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody.

5.3.1 Państwa położone najbliżej miejsca wypadku, który wydarzył się na wodach międzynarodowych udzielą takiej pomocy, jakiej są w stanie udzielić i w podobny sposób zareagują na prośby Państwa rejestracji.

5.3.2 **Zalecenie.** – Jeśli Państwo rejestracji nie wszczyna i nie prowadzi badania oraz nie przekazuje badania innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki, zgodnie z punktem 5.3, to Państwo operatora lub w następującej kolejności: Państwo projektu lub Państwo producenta jest upoważnione do wysłania pisemnej prośby do Państwa rejestracji, aby przekazało ono prowadzenie badania. Jeżeli Państwo rejestracji wyda wyraźną zgodę lub nie odpowie na tę prośbę w ciągu 30 dni, to Państwo, które wysłało prośbę, powinno wszcząć i prowadzić badanie z wykorzystaniem dostępnych informacji.

Uwaga. – Paragraf 5.3.2 nie zwalnia Państwa rejestracji z jego obowiązku wynikającego z niniejszego Załącznika.

5.3.3 **Zalecenie.** – Jeśli Państwo rejestracji nie jest Umawiającym się Państwem i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z niniejszym Załącznikiem, to Państwo operatora, a jeżeli to niemożliwe, to Państwo projektu lub Państwo producenta, powinny dążyć do wszczęcia i prowadzenia badania. Jednakże, Państwo takie może przekazać w całości lub w części prowadzenie badania innemu Państwu na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody.

ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA

Uwaga. – Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation) (Doc 9756) zawiera wskazówki dotyczące organizacji, prowadzenia i kontroli badania.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Uwaga. – Żadne z poniższych postanowień nie wyklucza możliwości wykorzystania najlepszych technicznych ekspertyz z dowolnego źródła przez Państwo prowadzące badanie.

Postanowienia ogólne

5.4 Organ badający wypadki jest niezależny w prowadzeniu badania i posiada nieograniczone uprawnienia w zakresie jego prowadzenia, zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika. Badanie zwykle obejmuje:

- a) gromadzenie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o wypadku lub incydencie;
- b) ochronę pewnych dokumentów dotyczących badania wypadku lub incydentu zgodnie z punktem 5.12;
- c) terminowe, publiczne rozpowszechnianie aktualnych informacji, w stosownych przypadkach;
- d) w stosownych przypadkach wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- e) jeśli jest to możliwe, ustalenie przyczyn i/lub czynników sprzyjających; oraz
- f) opracowanie raportu końcowego.

Jeżeli to możliwe, dokonywane są oględziny miejsca wypadku, badania szczątków statku powietrznego oraz zbierane są oświadczenia świadków. Zakres badania oraz procedury, których należy przestrzegać podczas prowadzenia takiego badania są ustalane przez organ badający wypadki, w zależności od oczekiwanych wniosków z badania, dotyczących poprawy bezpieczeństwa.

5.4.1 Każde badanie prowadzone zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika jest odrębne od wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności.

Uwaga. – Odrębność może być osiągnięta poprzez prowadzenie badania przez ekspertów państwowego organu badającego wypadki oraz prowadzenie jakiegokolwiek sądowego lub administracyjnego postępowania przez innych właściwych ekspertów. Koordynacja, zgodnie z punktem 5.10, pomiędzy obydwoma procesami będzie prawdopodobnie konieczna na miejscu wypadku i podczas gromadzenia informacji faktograficznych, z należyтым uwzględnieniem postanowień zawartych w punkcie 5.12.

5.4.2 **Zalecenie.** – Organ badający wypadki powinien opracować udokumentowane zasady oraz procedury wyszczególniające jego obowiązki w zakresie badania wypadków. Powinny one zawierać: organizację i planowanie; badanie; sprawozdawczość.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące zasad i procedur prowadzenia badań zawarte są w Podręczniku dotyczącym zasad i procedur badania wypadków i incydentów (Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962)).

5.4.3 Państwo powinno zapewnić, aby w trakcie każdego badania prowadzonego zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika, istniał nieograniczony, niezwłoczny dostęp do wszystkich materiałów dowodowych.

5.4.4 **Zalecenie.** – Państwo powinno zapewnić współpracę pomiędzy organem badającym wypadki a organami sądowymi, aby badanie nie było zakłócanie przez administracyjne lub sądowe dochodzenia lub postępowania.

Uwaga. – Współpraca może być osiągnięta poprzez ustawodawstwo, protokoły, porozumienia lub inne ustalenia i może obejmować następujące zagadnienia: dostęp do miejsca wypadku; ochronę i dostęp do dowodów; wstępne i bieżące informowanie na temat przebiegu każdego procesu; wymianę informacji; właściwe wykorzystanie informacji o bezpieczeństwie; i rozwiązywanie sporów.

5.4.5. **Zalecenie.** – W przypadku wypadków lub incydentów, które przyciągają większą uwagę opinii publicznej, organ badający wypadek powinien publicznie udostępnić istotne informacje faktyczne w pierwszych dniach badania.

Uwaga. – Dostarczanie prawdziwych informacji we wczesnych dniach badania ma na celu uwzględnienie znacznego zainteresowania opinii publicznej wypadkiem lub incydem oraz pomoc w zapewnieniu, że informacje w sferze publicznej są tak dokładne, jak to tylko możliwe. Wytyczne dotyczące wypadków i incydentów, które przyciągają szczególną uwagę opinii publicznej, oraz różnych formatów i metod dostarczania informacji zawarte są w Podręczniku badania wypadków i incydentów lotniczych (Doc 9756) Część II - Procedury i lista kontrolna.

5.4.6. **Zalecenie.** – W przypadku wypadków lub incydentów, które przyciągają większą uwagę opinii publicznej, organ badający wypadek powinien opublikować pisemny komunikat wstępny w ciągu trzydziestu dni od wypadku lub incydem, zawierający ustalone stan faktyczny i wskazujący postępy w dochodzeniu.

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące celu, formy i treści pisemnego raportu wstępnego zawarte są w Podręczniku badania wypadków i incydentów lotniczych (Doc 9756), część IV - Raportowanie.

Uwaga 2. – Zalecenie zawarte w punkcie 5.4.6 nie ma na celu uniemożliwienia państwu prowadzącemu dochodzenie konsultowania się z państwami uczestniczącymi w dochodzeniu przed opublikowaniem pisemnego raportu wstępnego.

Uwaga 3. – Lista z przykładami wypadków i incydentów, które przyciągają uwagę opinii publicznej, znajduje się w Podręczniku badania wypadków statków powietrznych i incydentów (Doc 9756), Część IV - Zgłaszanie.

Osoba nadzorująca badanie – Wyznaczanie

5.5 Państwo prowadzące badanie wyznacza Osobę nadzorującą badanie i niezwłocznie rozpoczyna badanie.

Osoba nadzorująca badanie – Dostęp i kontrola

5.6. Osoba nadzorująca badanie posiada nieskrępowany dostęp do szczątków statku powietrznego i wszystkich związanych z wypadkiem materiałów, łącznie z rejestratorami parametrów lotu i dokumentami służb kontroli ruchu lotniczego (ATS) oraz posiada nad nimi nieograniczoną kontrolę, zapewniającą możliwość ich niezwłocznego, szczegółowego zbadania przez upoważnione osoby uczestniczące w badaniu.

Uwaga 1. – W przypadku systemu zdalnie pilotowanych bezzałogowych statków powietrznych odpowiedni materiał w punkcie 5.6. obejmuje zdalnie pilotowany bezzałogowy statek powietrzny, powiązany z nim zdalnie pilotowaną stacją (stacje) kierowania, wymagane łącza (łącza) C2 a także wszelkie inne komponenty określone w typie projektu oraz wszelkie powiązane nagrania i dokumenty.

Zarejestrowane dane – Wypadki i incydenty

Rejestratory parametrów lotu

5.6 W badaniu wypadku lub incydem efektywnie wykorzystuje się rejestratory parametrów lotu. Państwo prowadzące badanie stwarza możliwość niezwłocznego odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu.

5.7.1 **Zalecenie.** – W przypadku, kiedy Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie dysponuje odpowiednimi obiektami do dokonania odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu, powinno wykorzystać obiekty udostępnione przez inne Państwa, biorąc pod uwagę następujące aspekty:

- a) możliwości obiektów do odczytu;
- b) terminowość odczytu; i
- c) lokalizację obiektów do odczytu.

Uwaga. – Wymagania dotyczące zapisów parametrów lotu zawarte są w Części I, II, III i IV Załącznika 6 – Eksploatacja statków powietrznych.

Zapisy urzędzeń naziemnych

5.8 W badaniu wypadku lub incydentu efektywnie wykorzystuje się dostępne zapisy urzędzeń naziemnych.

Uwaga. – Wymagania dotyczące zapisów danych z radarów i korespondencji ATS zawarte są w Rozdziale 6 Załącznika 11 – Służby Ruchu Lotniczego.

Sekcja zwłok

5.9 Państwo, prowadzące badanie wypadku z ofiarami śmiertelnymi, organizuje przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok załogi lotniczej i w szczególnych okolicznościach, zwłok pasażerów oraz załogi pokładowej przez anatomopatologa, najlepiej posiadającego doświadczenie w badaniu wypadków. Sekcje należy przeprowadzić niezwłocznie i w pełnym zakresie.

Uwaga. – Szczegółowe wskazówki dotyczące sekcji zwłok zostały o przedstawione w Podręczniku medycyny lotniczej (Manual of Civil Aviation Medicine) (Doc 8984) oraz w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation) (Doc 9756), przy czym w pierwszym z nich zawarte są szczegółowe wskazówki dotyczące badania toksykologicznego.

Badania lekarskie

5.9.1 **Zalecenie.** – W stosownych przypadkach Państwo prowadzące badanie wypadku powinno zorganizować badania lekarskie członków załogi, pasażerów i zaangażowanego personelu lotniczego, przez lekarza, najlepiej mającego doświadczenie w badaniu wypadków. Badania takie należy przeprowadzić niezwłocznie.

Uwaga 1. – Badania takie mogą także wskazać, czy poziom fizycznej i psychicznej sprawności załogi i innego personelu bezpośrednio zaangażowanego w zdarzenie umożliwia ich współudział w badaniu.

Uwaga 2. – Podręcznik medycyny lotniczej (Manual of Civil Aviation Medicine) (Doc 8984) zawiera wskazówki dotyczące badań lekarskich.

Koordinacja – Organy sądowe

5.10 Państwo prowadzące badanie uznaje potrzebę koordynacji między Osobą nadzorującą badanie a organami sądowymi. Szczególną uwagę poświęca się dowodom, które wymagają niezwłocznej rejestracji i analizy w celu pomyślnego zakończenia badania. Dotyczy to badań i identyfikacji ofiar oraz odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu.

Uwaga 1. – Odpowiedzialność Państwa miejsca zdarzenia w zakresie koordynacji jest określona w punkcie 5.1

Uwaga 2. – Możliwe konflikty między organami prowadzącymi badanie a organami sądowymi dotyczące nadzoru nad rejestratorami parametrów lotu i ich zapisami, mogą być rozwiązane przez urzędnika organu sądowego przenoszącego zapisy do miejsca odczytu, a więc tym samym sprawującego nad nimi nadzór.

Uwaga 3. – Możliwe konflikty między organami prowadzącymi badanie a organami sądowymi dotyczące nadzoru nad szczątkami, jeśli wymagana jest modyfikacja stanu szczątków, mogą być rozwiązane przez urzędnika organu sądowego towarzyszącego szczątkom do miejsca badania i obecnego podczas tych badań, a więc tym samym sprawującego nad nimi nadzór.

Informowanie organów ochrony lotnictwa

5.11 Jeżeli w trakcie badania wychodzi na jaw lub pojawi się podejrzenie, że zaistniał akt bezprawnej ingerencji, to Osoba nadzorująca badanie niezwłocznie podejmuje działania zapewniające przekazanie odpowiedniej informacji do organów ochrony lotnictwa zainteresowanych Państw.

Ochrona dokumentów dotyczących badania wypadków i incydentów

5.12. Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie ujawnia poniższych dokumentów dla celów innych niż badanie wypadku lub incydentu, chyba że odpowiednie organy wyznaczone przez to Państwo ustalą zgodnie z krajowymi przepisami oraz z zastrzeżeniem Dodatku 2 i punktu 5.12.5, że ich ujawnienie lub wykorzystanie jest korzystniejsze niż wewnętrzne i międzynarodowe negatywne skutki, które takie działanie może spowodować dla przedmiotowego badania lub jakichkolwiek przyszłych badań:

- a) zapisów rejestratorów dźwięku i obrazu z kabiny załogi oraz żadnej części transkryptów z takich zapisów; i
- b) dokumentów pod nadzorem lub kontrolą organu badającego wypadki będących:
 - 1) wszelkimi oświadczeniami osób, uzyskanymi przez organ badający wypadki w procesie ich badania;
 - 2) wszelką korespondencją między osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
 - 3) danymi medycznymi lub prywatnymi, dotyczącymi osób uczestniczących w wypadku lub incydencie;
 - 4) zapisami i transkryptami zapisów z organów kontroli ruchu lotniczego;
 - 5) analizami i opiniami dotyczącymi informacji, włącznie z informacjami pochodzącymi z rejestratorów parametrów lotu, wykonanymi przez organ badający wypadek oraz pełnomocnych przedstawicieli w związku z wypadkiem lub incydentem; i
 - 6) projektem raportu końcowego z badania wypadku lub incydentu lotniczego.

5.12.1 **Zalecenie.** – Państwa powinny określić czy jakiegokolwiek inne dokumenty uzyskane lub wytworzone przez organ badający wypadek, jako część badania wypadku lub incydentu, wymaga takiej samej ochrony jak dokumenty wymienione w 5.12.

5.12.2 Dokumenty wymienione w 5.12 są włączane do raportu końcowego lub jego dodatków tylko wówczas, jeżeli dotyczą analizy wypadku lub incydentu. Części dokumentów niemających znaczenia dla takiej analizy nie są ujawniane.

Uwaga. – Dokumenty wymienione w 5.12 zawierają informacje dotyczące wypadku lub incydentu. Ujawnienie lub wykorzystanie takich informacji dla celów, w których ujawnianie lub wykorzystywanie nie jest konieczne z punktu widzenia interesu bezpieczeństwa może oznaczać, że w przyszłości informacje takie nie będą już ujawniane prowadzącym badania. Brak dostępu do tego typu informacji zakłóciłby proces badania i poważnie wpłynął na bezpieczeństwo lotów.

5.12.3 Nazwiska osób uczestniczących w wypadku lub incydencie nie są podawane do publicznej wiadomości przez organ badający wypadki.

5.12.4 Państwa zapewniają, że wnioski o udostępnienie dokumentów będących w posiadaniu lub pod kontrolą organu badającego wypadki są bezpośrednio kierowane do pierwotnego źródła informacji, o ile jest osiągalne.

5.12.4.1 **Zalecenie.** – *Organ badający wypadki powinien przetrzymywać, w miarę możliwości, tylko kopie dokumentów uzyskanych w procesie badania.*

5.12.5 Państwa podejmują działania w celu zapewnienia, że zapisy dźwięku z pokładowych rejestratorów dźwięku, jak również zapisy dźwięku i obrazu z kabiny pilotów nie są podawane do publicznej wiadomości.

5.12.6 Państwo wydające lub przyjmujące projekt raportu końcowego podejmuje działania zapewniające, że nie jest on podawany do publicznej wiadomości.

Uwaga. – *Dodatek 2 zawiera dodatkowe postanowienia dotyczące ochrony dokumentów z badania wypadku lub incydentu. Postanowienia te dla wygody występują oddzielnie, lecz są częścią Międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania.*

Wznowienie badania

5.13 Jeżeli po zakończeniu badania staną się dostępne nowe i ważne dowody, to Państwo które prowadziło badanie wznawia je. Jeśli jednak Państwo, które prowadziło badanie nie wszczynало go, to takie Państwo najpierw uzyskuje zgodę Państwa, które wszczęło to badanie.

Uwaga. – *Jeżeli statek powietrzny uznany oficjalnie za zaginiony został później zlokalizowany, to można rozważyć wznowienie badania.*

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAŻDEGO INNEGO PAŃSTWA

Informacje – Wypadki i incydenty

5.14 Każde Państwo, na wniosek Państwa prowadzącego badanie wypadku lub incydentu dostarcza temu Państwu wszystkie istotne informacje będące w jego posiadaniu.

Uwaga. – *Patrz także punkt 5.16*

5.14.1 **Zalecenie.** – *Państwa powinny współpracować przy określaniu ograniczeń dotyczących ujawniania lub wykorzystywania informacji zanim zostanie ona wymieniona pomiędzy nimi dla celów badania wypadku lub incydentu.*

5.14.2. Jeżeli Państwo posiada jakiegokolwiek dane dostępne z rejestratora lotu statku powietrznego uczestniczącego w wypadku lub incydencie, Państwo to powinno:

- a) bezzwłocznie dostarczyć Państwu prowadzącemu dochodzenie wszystkie takie dane, którymi dysponuje; oraz
- b) nie ujawniać takich danych bez wyraźnej zgody Państwa prowadzącego dochodzenie.

5.15 Każde Państwo, którego urządzenia lub usługi były wykorzystywane lub mogłyby być wykorzystywane przez statek powietrzny przed zaistnieniem wypadku lub incydentu i które dysponuje informacjami przydatnymi do badania, przekazuje je Państwu prowadzącemu badanie.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI I PAŃSTWA OPERATORA

Rejestratory parametrów lotu – Wypadki i poważne incydenty

5.16 W przypadku, gdy statek powietrzny uczestniczący w wypadku lub poważnym incydencie ląduje w Państwie innym niż Państwo miejsca zdarzenia, to Państwo rejestracji lub Państwo operatora, w odpowiedzi na prośbę Państwa prowadzącego badanie, dostarcza temu Państwu zapisy rejestratorów parametrów lotu, a jeżeli jest to konieczne, właściwe rejestratory.

Uwaga. – Realizując punkt 5.16, Państwo rejestracji lub Państwo operatora może zwrócić się do dowolnego Państwa z prośbą o współpracę w odzyskaniu zapisów rejestratorów parametrów lotu.

Informacje 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 eksploatację statku powietrznego.

UCZESTNICTWO W BADANIU

Uwaga. – Żadne postanowienia niniejszego Załącznika nie oznaczają, że pełnomocny przedstawiciel i doradcy którejkolwiek Państwa muszą zawsze być obecni w Państwie, w którym prowadzone jest badanie.

UCZESTNICTWO PAŃSTWA REJESTRACJI, PAŃSTWA OPERATORA, PAŃSTWA PROJEKTU ORAZ PAŃSTWA PRODUCENTA

Prawa

5.18 Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu i Państwo producenta są uprawnione do wyznaczenia pełnomocnych przedstawicieli w celu uczestniczenia w badaniu.

Uwaga. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie mają na celu pozbawienia Państwa projektu lub Państwa producenta zespołu napędowego lub głównych elementów statku powietrznego prawa do złożenia wniosku o uczestnictwo w badaniu wypadku.

5.19 Państwo rejestracji lub Państwo operatora wyznacza jednego lub kilku doradców, proponowanych przez operatora, do pomocy swojemu pełnomocnemu przedstawicielowi.

5.19.1 **Zalecenie.** – *W przypadku, gdy ani Państwo rejestracji, ani Państwo operatora nie wyznaczą pełnomocnego przedstawiciela, Państwo prowadzące badanie powinno zaprosić do udziału operatora, z zastrzeżeniem procedur Państwa prowadzącego badanie.*

5.20 Państwo projektu i Państwo producenta są upoważnione do wyznaczenia jednego lub większej liczby doradców, zaproponowanych przez organizacje odpowiedzialne za projekt typu i końcowy montaż statku powietrznego, do pomocy ich akredytowanym przedstawicielom.

5.21 **Zalecenie.** – *W przypadku, gdy ani Państwo projektu, ani Państwo producenta, nie wyznaczą pełnomocnego przedstawiciela, Państwo prowadzące badanie powinno zaprosić do uczestnictwa organizację odpowiedzialną za projekt typu i montaż końcowy statku powietrznego, z zastrzeżeniem procedur Państwa prowadzącego badanie.*

Obowiązki

5.22 Jeżeli Państwo prowadzące badanie wypadku statku powietrznego, którego masa maksymalna jest większa niż 2250 kg, prosi o udział w badaniu Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu lub Państwo producenta, to każde z tych Państw wyznacza swojego pełnomocnego przedstawiciela.

Uwaga 1. – Żadne postanowienia punktu 5.22 nie mają na celu pozbawienia Państwa prowadzącego badanie prawa do zaproszenia Państwa projektu lub Państwa producenta zespołu napędowego lub głównych elementów statku powietrznego, do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela, jeżeli Państwo prowadzące badanie uważa, że może to zapewnić pozytywny wkład do badania lub jeżeli takie uczestnictwo może podnieść poziom bezpieczeństwa.

Uwaga 2. – Żadne postanowienia punktu 5.22 nie mają na celu pozbawienia Państwa prowadzącego badanie prawa do skierowania prośby do Państwa projektu lub Państwa producenta o udzielenie pomocy w badaniu wypadków innych niż określone w punkcie 5.22.

UCZESTNICTWO INNYCH PAŃSTW

Prawa

5.23 Każde Państwo, które na prośbę Państwa prowadzącego badanie udostępnia mu informacje, urządzenia lub ekspertów, ma prawo do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela do udziału w tym badaniu.

Uwaga. – Każde Państwo, które udostępnia bazę operacyjną do prowadzenia badania na miejscu zdarzenia lub uczestniczy w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych lub w operacjach odzyskiwania szczątków, albo też bierze udział we wspólnym użytkowaniu statku powietrznego lub jest zrzeszone z operatorem, może także być zaproszone do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela do udziału w tym badaniu.

UPRAWNIENIA PEŁNOMOCNYCH PRZEDSTAWICIELI

Doradcy

5.24 Państwo uprawnione do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela jest także uprawnione do wyznaczenia jednego lub większej liczby doradców do pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi.

Uwaga 1. – Żadne z powyższych postanowień nie ma na celu pozbawienia Państwa uczestniczącego w badaniu prawa do powoływania ekspertów technicznych z dowolnej organizacji i wyznaczania ich na doradców swoich pełnomocnych przedstawicieli.

Uwaga 2. – Ułatwienia w przekraczaniu granic przez pełnomocnych przedstawicieli, ich doradców oraz wwożeniu wyposażenia obejmuje Załącznik 9 - „Ułatwienia”. Posiadanie paszportu urzędowego lub służbowego może przyspieszyć przekroczenie granicy. Przekroczenie granicy przez personel wyznaczony do badania oraz wwiezienie wyposażenia może być przyspieszone poprzez wcześniejsze zawarcie porozumienia pomiędzy organem badającym wypadki, a Państwowymi organami celnymi i służbami imigracyjnymi.

5.24.1 Doradcom pełnomocnych przedstawicieli zezwala się na uczestniczenie w badaniu pod kierownictwem pełnomocnych przedstawicieli w takim zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia efektywnego udziału tych przedstawicieli.

Uczestnictwo

5.25 Udział w badaniu uprawnia do udziału we wszystkich aspektach badania pod nadzorem osoby nadzorującej badanie, a w szczególności do:

- a) udania się na miejsce wypadku;
- b) zbadania szczątków;
- c) uzyskania informacji od świadków i zaproponowania zakresu przesłuchania;
- d) posiadania pełnego i niezwłocznego dostępu do istotnych dowodów;
- e) uzyskania kopii wszystkich stosownych dokumentów;
- f) udziału w odczytywaniu zarejestrowanych materiałów;
- g) udziału w czynnościach badawczych poza miejscem wypadku, takich jak badanie części, prezentacje techniczne, testy i symulacje;
- h) udziału w spotkaniach dotyczących postępów badania, łącznie z dyskusjami dotyczącymi analizy, ustaleń, przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; i
- i) składania wniosków dotyczących różnych elementów badania.

Jednakże udział Państwa, które nie jest Państwem rejestracji, Państwem operatora, Państwem projektu czy Państwem producenta, może być ograniczony do spraw, do których Państwa są uprawnione na mocy punktu 5.23.

Uwaga 1. – Uznaje się, że forma uczestnictwa będzie zależała od procedur Państwa, w którym prowadzone jest badanie lub jego część.

Uwaga 2. – Nie można opóźniać zbierania i rejestrowania informacji w oczekiwaniu na przybycie pełnomocnego przedstawiciela.

Uwaga 3. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie rozszerzenia listy uczestników w stosunku do wymienionych powyżej.

Uwaga 4. – Stosowne dokumenty, o których mowa w ppkt. e) obejmują także takie dokumenty jak sprawozdania z badania części lub inne analizy przeprowadzone w ramach danego badania.

Obowiązki

5.26 Pełnomocni przedstawiciele i ich doradcy:

- a) przekazują Państwu prowadzącemu badanie wszystkie osiągalne dla nich istotne informacje; i
- b) nie ujawniają informacji o postępach i ustaleniach badania bez wyraźnej zgody Państwa prowadzącego badanie.

Uwaga. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie wykluczają szybkiego ujawnienia faktów za zgodą Państwa prowadzącego badanie, ani nie zabraniają pełnomocnym przedstawicielom przekazania informacji do ich Państw w celu ułatwienia działań dotyczących bezpieczeństwa.

PAŃSTWA, KTÓRYCH OBYWATELE PONIEŚLI ŚMIERĆ
LUB DOZNALI POWAŻNYCH OBRAŻEŃ***Prawa i uprawnienia***

5.27 Państwo szczególnie zainteresowane wypadkiem w związku z faktem, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które doznały poważnych obrażeń, są obywatele tego Państwa, ma prawo wyznaczyć eksperta uprawnionego do:

- a) udania się na miejsce wypadku;
- b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji faktograficznych, które Państwo prowadzące badanie zatwierdziło do podania do publicznej wiadomości oraz informacji o postępach badania; i
- c) otrzymania kopii raportu końcowego.

Nie wyklucza to również Państwa z pomocy w identyfikacji ofiar oraz udziału w spotkaniach z osobami z tego Państwa, które przeżyły.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom są podane w Podręczniku dotyczącym pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom (Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families) (Doc 9973).

5.28 Zalecenie. – Państwo prowadzące badanie powinno opublikować, przynajmniej w ciągu pierwszego roku badania, we właściwym terminie, ustalone faktograficzne informacje oraz poinformować o postępach w badaniu.

ROZDZIAŁ 6. RAPORT KOŃCOWY

6.1 **Zalecenie.** – *Raport końcowy powinien być opracowywany według wzoru przedstawionego w Dodatku 1. Można go jednakże przystosować, uwzględniając okoliczności wypadku lub incydentu.*

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAŻDEGO PAŃSTWA

Ujawnianie informacji – Zgoda

6.2 Państwa nie przesyłają, nie publikują i nie udostępniają projektu raportu ani żadnej jego części ani dokumentów, otrzymanych w trakcie badania wypadku lub incydentu, bez wyraźnej zgody Państwa, które prowadziło to badanie, z wyjątkiem tych przypadków, kiedy takie raporty lub dokumenty zostały już opublikowane lub przekazane przez Państwo, które prowadziło badanie.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Konsultacje

6.3 Państwo prowadzące badanie wysyła do niżej wymienionych Państw projekt raportu końcowego z propozycją wyrażenia, w możliwie krótkim czasie, ich istotnych i uzasadnionych uwag do raportu:

- a) Państwa, które wszczęło badanie;
- b) Państwa rejestracji;
- c) Państwa operatora;
- d) Państwa projektu;
- e) Państwa producenta; i
- f) każdego Państwa, które uczestniczyło w badaniu, zgodnie z Rozdziałem 5.

Zwyczajowy okres konsultacji wynosi trzydzieści dni od daty przekazania korespondencji. Okres konsultacji zostanie przedłużony do sześćdziesięciu dni przez państwo prowadzące dochodzenie, jeśli zostanie ono powiadomione o potrzebie dodatkowego czasu przez państwo poproszone do przedstawienia uwag. Jeżeli Państwo prowadzące badanie otrzymuje uwagi w ciągu terminu konsultacji od daty pisma przewodniego, to albo zmienia projekt raportu końcowego, włączając do niego treść otrzymanych uwag lub też na życzenie Państwa przekazującego uwagi, załącza te uwagi do raportu końcowego. Jeżeli Państwo prowadzące badanie nie otrzymuje uwag w ciągu terminu konsultacji, to wydaje raport końcowy zgodnie z punktem 6.4, o ile przedłużenie tego okresu zostało uzgodnione przez zainteresowane Państwa.

Uwaga 1. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie konsultacji z innymi Państwami, takimi jak te, które udostępniły istotne informacje, ważne urzędnika lub ekspertów uczestniczących w badaniu zgodnie z punktem 5.27.

Uwaga 2. – Uwagi dołączane do raportu końcowego są ograniczone do technicznych (nieredakcyjnych) aspektów raportu końcowego, co do których nie można było osiągnąć zgody.

Uwaga 3. – Wysyłając projekt raportu końcowego do Państw odbiorców, Państwo prowadzące badanie może rozważyć możliwość wykorzystania najbardziej odpowiednich i najszybszych dostępnych środków, takich jak telefaks, e-mail, poczta kurierska lub ekspresowe przesyłki pocztowe.

Uwaga 4. – W projekcie raportu końcowego są zamieszczone propozycje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

6.3.1 **Zalecenie.** – Państwo prowadzące badanie powinno przesłać operatorowi, za pośrednictwem Państwa operatora, kopię projektu raportu końcowego w celu umożliwienia operatorowi przedłożenia uwag do projektu raportu końcowego.

6.3.2 **Zalecenie.** – Państwo prowadzące badanie powinno przesłać, za pośrednictwem Państwa projektu i Państwa producenta, kopię projektu raportu końcowego do organizacji odpowiedzialnych za projekt typu i montaż końcowy statku powietrznego, w celu umożliwienia tym organizacjom przedłożenia uwag do projektu raportu końcowego.

Państwa odbiorcy

6.4 Państwo prowadzące badanie przesyła niezwłocznie raport końcowy do:

- a) Państwa, które wszczyła badanie;
- b) Państwa rejestracji;
- c) Państwa operatora;
- d) Państwa projektu;
- e) Państwa producenta;
- f) każdego Państwa, które uczestniczyło w badaniu;
- g) każdego Państwa, którego obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń; i
- h) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urządzenia lub ekspertów.

Publikowanie raportu końcowego

6.5 W interesie zapobiegania wypadkom, Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu, w możliwie krótkim czasie, a jeśli to możliwe w ciągu dwunastu miesięcy podaje do wiadomości publicznej raport końcowy.

Uwaga. – Podanie raportu końcowego do wiadomości publicznej można zrealizować poprzez umieszczenie go w Internecie i nie jest konieczne publikowanie jego wersji papierowej.

6.6 Jeżeli nie jest możliwe podanie raportu do publicznej wiadomości w ciągu dwunastu miesięcy, Państwo prowadzące badanie publikuje tymczasowe oświadczenie w każdą rocznicę zdarzenia, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

6.6.1 **Zalecenie.** – Jeśli Państwo prowadzące badanie nie opublikuje raportu końcowego lub oświadczenia w rozsądnym terminie, to inne Państwa uczestniczące w badaniu są upoważnione do wysłania pisemnej prośby do Państwa prowadzącego badanie o wyraźną zgodę na wydanie oświadczenia opartego na dostępnych danych, zawierającego kwestie dotyczące bezpieczeństwa. Jeżeli Państwo prowadzące badanie wyda wyraźną zgodę lub nie odpowie na tę prośbę w ciągu 30 dni, to Państwo, które wysłało prośbę, w koordynacji z innymi uczestniczącymi Państwami, powinno wydać takie oświadczenie.

Rozdział 6**Załącznik 13 - Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych**

Uwaga. – Wskazówki dotyczące tego co może oznaczać „rozsądny termin” dla Państwa publikującego raport końcowy i/lub oświadczenia zawarte są w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Części 4 – Sprawozdawczość (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part IV – Reporting) (Doc 9756).

Międzynarodowe rozpowszechnianie raportu końcowego

6.7 Jeżeli Państwo, które przeprowadziło badanie wypadku lub incydentu statku powietrznego o masie maksymalnej powyżej 5700 kg wydało raport końcowy, to wysyła jego kopię do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga 1. – Jeżeli to możliwe, to raport końcowy kierowany do ICAO sporządza się w jednym z roboczych języków Organizacji i zgodnie ze wzorem pokazanym w Dodatku 1.

Uwaga 2. – Raporty końcowe są rejestrowane w centralnej bazie danych ICAO, e-bibliotece raportów końcowych, która jest publicznie dostępna.

Uwaga 3. - Egzemplarz raportu końcowego przesyłany do ICAO najlepiej jest przygotować w formacie elektronicznym, aby ułatwić jego umieszczenie w e-bibliotece raportów końcowych.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

6.8 Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu, organ badający wypadki Państwa prowadzącego badanie zaleca w datowanej korespondencji odpowiednim organom, łącznie z organami innych Państw, wszelkie działania zapobiegawcze, których niezwłoczne wykonanie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

Uwaga. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie konsultacji z innymi Państwami uczestniczącymi w badaniu dotyczących projektu zaleceń bezpieczeństwa, a w tym zachęcania ich do komentowania zasadności i efektywności proponowanych zaleceń.

6.8.1 Pierwszeństwo wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z badania wypadku lub incydentu przysługuje Państwu prowadzącemu badanie; jednakże w interesie bezpieczeństwa, inne Państwa uczestniczące w badaniu są upoważnione do wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w koordynacji z Państwem prowadzącym badanie.

Uwaga. – Efektywna koordynacja projektu zaleceń dotyczących bezpieczeństwa pozwoli uniknąć wydawania sprzecznych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa przez Państwa uczestniczące w badaniu.

6.9 W stosownych przypadkach Państwo prowadzące badania wypadków lub incydentów kieruje wszelkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wynikające z jego badań, za pomocą datowanej korespondencji, do organów badających wypadki innych zainteresowanych Państw oraz do ICAO, jeżeli dotyczą dokumentów ICAO.

Uwaga. – Jeżeli raporty końcowe zawierają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa adresowane do ICAO, gdyż dotyczą dokumentów ICAO, to do tych raportów muszą być dołączone pisma z propozycjami konkretnych działań.

6.9.1 Państwo wydające zalecenie dotyczące bezpieczeństwa o globalnym znaczeniu (SRGC) informuje ICAO za pomocą datowanej korespondencji o wydaniu takiego zalecenia i odpowiedzi na nie, nawet jeśli zalecenie SRGC nie jest adresowane do ICAO.

Uwaga. – Zalecenie SRGC oraz odpowiedzi na to zalecenie są rejestrowane w centralnej, publicznej bazie danych ICAO.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA OTRZYMUJĄCEGO LUB WYDAJĄCEGO
ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Działania wynikające z zaleceń dotyczących bezpieczeństwa

6.10 Państwo, które otrzymuje zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, informuje Państwo proponujące zalecenia, w terminie 90 dni od daty otrzymania korespondencji, o działaniach zapobiegawczych, które podjęło lub których podjęcie rozważa, albo o powodach niepodjęcia żadnych działań.

Uwaga. – Żadne postanowienia niniejszej normy nie zabraniają Państwu prowadzącemu badanie proponowania działań zapobiegawczych innych, niż zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

6.11 Państwo prowadzące badanie lub inne Państwo wydające zalecenie dotyczące bezpieczeństwa wdraża procedury rejestracji odpowiedzi otrzymanych zgodnie z punktem 6.10, dotyczących reakcji na wydane zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

6.12 Państwo, które otrzymuje zalecenie dotyczące bezpieczeństwa, wdraża procedury monitorowania postępu działań podjętych w związku z tym zaleceniem.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące identyfikacji, sporządzania projektu i procedowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa są zawarte w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Część IV – Sprawozdawczość (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part IV – Reporting) (Doc 9756).

ROZDZIAŁ 7. SPRAWOZDAWCZOŚĆ ADREP

Uwaga 1. – W Uzupelnieniu B znajduje się lista kontrolna dotycząca powiadomień i sprawozdań.

Uwaga 2. – Postanowienia niniejszego rozdziału mogą dla niektórych wypadków lub incydentów wymagać dwu oddzielnych raportów. Są to:

*Raport wstępny
Raport informacyjny o wypadku/incydencie.*

RAPORT WSTĘPNY

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg

7.1 Po zaistnieniu wypadku statku powietrznego, którego maksymalna masa jest większa niż 2250 kg, Państwo prowadzące badanie wysyła raport wstępny do:

- a) Państwa rejestracji lub Państwa miejsca zdarzenia, stosownie do okoliczności;
- b) Państwa operatora;
- c) Państwa projektu;
- d) Państwa producenta;
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urządzenia lub ekspertów; i
- f) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Wypadki statków powietrznych o masie 2250 kg lub mniejszej

7.2 Po zaistnieniu wypadku statku powietrznego nie spełniającego warunków punktu 7.1, a okoliczności dotyczą problemów zdatności do lotu lub takich, którymi mogą być zainteresowane inne Państwa, Państwo prowadzące badanie wysyła raport wstępny do:

- a) Państwa rejestracji lub Państwa miejsca zdarzenia, stosownie do okoliczności;
- b) Państwa operatora;
- c) Państwa projektu;
- d) Państwa producenta; i
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urządzenia lub ekspertów.

Język

7.3 Raport wstępny przesyłany jest właściwym Państwom i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w jednym z roboczych języków ICAO.

Przesyłanie

7.4 Raport wstępny przesyła się za pomocą telefaksu, e-maila lub pocztą lotniczą w ciągu trzydziestu dni od daty zaistnienia wypadku, chyba że wcześniej został przesłany raport informacyjny o wypadku/incydencie. W przypadku problemów bezpośrednio dotyczących bezpieczeństwa, raport wstępny wysyła się natychmiast po uzyskaniu informacji, za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka.

RAPORT INFORMACYJNY O WYPADKU/INCYDENCIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

Wypadki statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg

7.5 Po zaistnieniu wypadku statku powietrznego, którego maksymalna masa jest większa niż 2250 kg, Państwo prowadzące badanie tak szybko jak to możliwe po zakończeniu badania wysyła raport informacyjny o wypadku do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Informacje uzupełniające

7.6 **Zalecenie.** – *Państwo prowadzące badanie powinno na wniosek innego Państwa dostarczyć mu stosowne informacje uzupełniające do tych, które zostały udostępnione 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 tak szybko jak to możliwe po zakończeniu badania wysyła raport informacyjny o incydencie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga. – *W Uzupełnieniu C wymieniono typy incydentów, którymi ICAO jest szczególnie zainteresowana ze względu na prowadzenie analiz dotyczących zapobiegania wypadkom.*

ROZDZIAŁ 8. ŚRODKI ZAPOBIEGANIA WYPADKOM

Uwaga. – Oprócz postanowień niniejszego rozdziału, w Załączniku 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem zawarte są inne postanowienia dotyczące promowania zapobiegania wypadkom poprzez zbieranie i analizy danych o bezpieczeństwie oraz natychmiastową wymianę informacji o bezpieczeństwie, stanowiących część Krajowego Programu Bezpieczeństwa (SSP) i w tym zakresie mają one zastosowanie do niniejszego Załącznika. Dodatkowe wskazówki zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management Manual) (SMM) - (Doc 9859).

Baza danych i działania zapobiegawcze

8.1 Państwo ustanawia i utrzymuje bazę danych wypadków i incydentów w celu ułatwienia skutecznej analizy uzyskanych informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa oraz w celu określenia wymaganych działań zapobiegawczych.

Uwaga. – Dodatkowe informacje, stanowiące podstawę działań zapobiegawczych mogą być zawarte w raportach końcowych dotyczących badanych wypadków i incydentów.

8.2 **Zalecenie.** – Organy państwa odpowiedzialne za wdrożenie SSP powinny mieć dostęp do bazy danych wypadków i incydentów, o której mowa w 8.1 wspomagającej wykonywanie zadań związanych z bezpieczeństwem.

Uwaga. – Baza danych wypadków i incydentów lotniczych może być częścią bazy danych dotyczących bezpieczeństwa, która może odnosić się do jednej lub kilku baz danych. Dodatkowe postanowienia odnoszące się do bazy danych dotyczących bezpieczeństwa są zawarte w Załączniku 19 – Zarządzanie Bezpieczeństwem. Dodatkowe wskazówki są również zawarte w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management Manual) (SMM) (Doc 9859).

8.3 Oprócz zaleceń bezpieczeństwa wynikających z badań wypadków i incydentów, zalecenia mogą wynikać z innych źródeł, w tym z analiz bezpieczeństwa. Jeśli zalecenia dotyczące bezpieczeństwa adresowane są do organizacji w innym Państwie, to powinny też być przesłane do organu badającego wypadki w tym Państwie.

DODATEK 1. WZÓR RAPORTU KOŃCOWEGO

(Patrz rozdział 6)

CEL

Niniejszy wzór został wprowadzony w celu ujednoczenia formy raportu końcowego.

Szczegółowe wskazówki dotyczące wypełnienia każdej części raportu końcowego zawarte są w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych* (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation) (Doc 9756).

WZÓR

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

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

Streszczenie. Po nagłówku następuje streszczenie, w którym podaje się w skróconej formie wszystkie istotne informacje dotyczące:

powiadomienia o wypadku własnych i zagranicznych organów; identyfikacji organu badającego wypadki pełnomocnych przedstawicieli; organizacji badania; organu wydającego raport i daty publikacji;

oraz krótko przedstawia okoliczności, które doprowadziły do wypadku.

Część główna. Główna część raportu końcowego obejmuje następujące główne rozdziały:

1. Informacje faktograficzne
2. Analizę
3. Wnioski
4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Każdy rozdział składa się z szeregu podrozdziałów, przedstawionych poniżej.

Dodatki. Załączane są w miarę potrzeb.

Uwaga. – *Opracowując raport końcowy według niniejszego wzoru należy pamiętać aby:*

- a) *wszystkie informacje istotne dla zrozumienia faktów, analizy i wniosków, były zawarte w odpowiednich rozdziałach;*
- b) *w przypadkach, kiedy informacja odnosząca się do jakiegokolwiek punktu w rozdziale 1 – Informacje faktograficzne, nie jest osiągalna lub nie ma odniesienia do okoliczności, które doprowadziły do badanego wypadku, w odpowiednim podrozdziale znalazła się uwaga na ten temat.*

1. INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE

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

- numer lotu, typ operacji, ostatnie miejsce startu, czas startu (według czasu lokalnego lub UTC), planowane miejsce lądowania;
- przygotowanie do lotu, opis lotu i okoliczności, które doprowadziły do wypadku, łącznie z rekonstrukcją istotnej części toru lotu w stosownych przypadkach;
- miejsce (szerokość i długość geograficzna, wysokość nad poziomem morza), czas wypadku (według czasu lokalnego lub UTC), dzień lub noc.

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

<i>Obrażenia</i>	<i>Załoga</i>	<i>Pasażerowie</i>	<i>Inne osoby</i>
Śmiertelne			
Poważne			
Lekkie/Brak			

Uwaga. – *Obrażenia śmiertelne obejmują wszystkie przypadki śmiertelne, określone jako bezpośredni skutek obrażeń doznanych podczas wypadku. Poważne obrażenie zdefiniowane jest w rozdziale 1.*

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 dotyczące personelu:**

- a) odpowiednie informacje o każdym członku załogi lotniczej, obejmujące: wiek, ważność licencji, uprawnienia, kontrole obowiązkowe, nalot (ogólny i na danym typie) oraz istotne informacje o czasie wykonywania czynności lotniczych;
- b) krótkie informacje o kwalifikacjach i doświadczeniu innych członków załogi;
- c) odpowiednie informacje dotyczące innego personelu takiego jak: ruchu lotniczego, obsługi technicznej itp., jeśli mają znaczenie.

1.6 **Informacje o statku powietrznym:**

- a) krótkie stwierdzenia o zdatności do lotu i obsłudze technicznej statku powietrznego (wskazanie usterek znanych przed i podczas lotu, jeżeli miały one jakikolwiek wpływ na wypadek);
- b) krótkie informacje o charakterystykach technicznych/osiągach, jeżeli to miało znaczenie, oraz czy masa i środek ciężkości były w dopuszczalnym zakresie podczas fazy lotu, w której zaistniał wypadek. (Jeżeli nie i jeżeli miało to wpływ na wypadek, podać szczegóły);
- c) rodzaj stosowanego paliwa.

1.7 **Informacje meteorologiczne:**

- a) krótkie informacje o warunkach meteorologicznych stosownie do okoliczności, obejmujące zarówno prognozę pogody jak i jej faktyczny stan, jak również dostępność informacji meteorologicznych dla załogi;

b) warunki naturalnego oświetlenia w czasie wypadku (światło słoneczne, światło księżyca, zmierzch itp.).

1.8 **Pomoce nawigacyjne.** Stosowne informacje o dostępnych pomocach nawigacyjnych, łącznie z pomocami służącymi do lądowania, takimi jak: ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, wzrokowymi pomocami naziemnymi itd. oraz ich sprawności w czasie wypadku.

1.9 **Łączność.** Stosowne informacje o lotniczych ruchomych i stałych środkach łączności i ich skuteczności.

1.10 **Informacje o lotnisku.** Stosowne informacje dotyczące lotniska, jego urządzeń i stanu, albo miejsca startu lub lądowania, jeśli nie było to lotnisko.

1.11 **Rejestratory parametrów lotu.** Rozmieszczenie elementów rejestratorów parametrów lotu na statku powietrznym; ich stan po odzyskaniu oraz istotne dane z nich uzyskane.

1.12 **Informacje o szczątkach i miejscu zderzenia.** Ogólne informacje o miejscu wypadku i charakterystyce rozmieszczenia szczątków; wykryte wady materiałowe lub niesprawności zespołów. Szczegóły dotyczące położenia i stanu różnych fragmentów zwykle nie są wymagane, chyba że jest to konieczne do wykazania dezintegracji statku powietrznego przed zderzeniem. Schematy, wykresy, i fotografie mogą być włączone do tego rozdziału lub dołączone w postaci dodatków.

1.13 **Informacje medyczne i patologiczne.** Krótki opis wyników przeprowadzonego badania i uzyskanych z niego istotnych danych.

Uwaga. – Informacje medyczne odnoszące się do licencji załogi powinny być włączone do podrozdziału 1.5 – Informacje dotyczące personelu.

1.14 **Pożar.** W przypadku wystąpienia pożaru podać informacje o jego charakterze oraz o zastosowanym sprzęcie przeciwpożarowym i jego skuteczności.

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

1.16 **Testy i badania.** Krótki opis wyników testów i badań.

1.17 **Informacje o organizacjach i zarządzaniu.** Stosowne informacje dotyczące organizacji i ich kierownictwa mającego wpływ na eksploatację statku powietrznego. Do organizacji zalicza się np. operatora, służby ruchu lotniczego, linię lotniczą, służby lotniskowe, służby meteorologiczne i organ nadzoru. Informacje mogą obejmować między innymi strukturę organizacyjną i funkcje, zasoby, status ekonomiczny, strategię i praktykę zarządzania, a także strukturę nadzoru.

1.18 **Informacje uzupełniające.** Istotne informacje niewłączone do podrozdziałów od 1.1 do 1.17.

1.19 **Przydatne lub skuteczne metody badania.** W przypadku zastosowania podczas badania przydatnych lub skutecznych metod badawczych, krótko uzasadnić powód ich zastosowania i przedstawić tutaj główne ich cechy, a w odpowiednich podrozdziałach od 1.1 do 1.18 przedstawić rezultaty.

2. ANALIZA

Analizować w stosownych przypadkach tylko informacje udokumentowane w rozdziale 1– Informacje faktograficzne, które są istotne dla wypracowania wniosków, określenia przyczyn i/lub czynników sprzyjających.

3. WNIOSKI

Wymienić ustalenia, przyczyny i okoliczności sprzyjające stwierdzone w toku badania. Wykaz przyczyn powinien obejmować zarówno te bezpośrednie, jak i głębsze przyczyny i/lub czynniki sprzyjające.

Uwaga. – Jak to określono w rozdziale 6 w punkcie 6.1, wzór raportu końcowego przedstawiony w niniejszym Dodatku może być dostosowany do okoliczności wypadku lub incydentu. Tak więc Państwa mogą używać we wnioskach zarówno wyrażenie „przyczyny” jak i „czynniki sprzyjające” lub obydwu tych wyrażení.

4. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

W stosownych przypadkach krótko przedstawić zalecenia, mające na celu zapobieganie wypadkom i wymienić już zrealizowane działania dotyczące bezpieczeństwa.

DODATKI

Załączyć w stosownych przypadkach wszelkie inne informacje, uznane za niezbędne do zrozumienia raportu końcowego.

DODATEK 2. OCHRONA DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH BADANIA WYPADKÓW I INCYDENTÓW

1. WPROWADZENIE

Uwaga 1. – Ujawnienie lub wykorzystanie dokumentów wymienionych w rozdziale 5, pkt. 5.12, w postępowaniach karnych, cywilnych, administracyjnych lub dyscyplinarnych lub ich publiczne ujawnienie może mieć niekorzystne konsekwencje dla osób lub organizacji uczestniczących w wypadku lub incydencie oraz prawdopodobnie spowodować zniechęcenie ich lub innych do współpracy z organami badającymi wypadki w przyszłości. Ustalenia dotyczące ujawniania lub wykorzystywania, o których mowa w pkt. 5.12 mają na celu uwzględnienie powyższych kwestii.

Uwaga 2. – Zgodnie z 5.12, postanowienia określone w niniejszym Dodatku mają na celu:

- a) pomóc Państwom w opracowaniu krajowych praw, przepisów i zasad w zakresie odpowiedniej ochrony dokumentów z badań wypadków i incydentów; i*
- b) pomóc właściwym organom w dokonaniu ustaleń zgodnie z wymaganiami pkt. 5.12.*

W niniejszym Dodatku:

- b) test bilansujący* oznacza ustalenie przez właściwy organ, zgodnie z pkt. 5.12, jaki wpływ będzie miało ujawnienie lub wykorzystanie dokumentów z badania wypadku lub incydentu na bieżące lub przyszłe badania; i
- c) dokument(y)* odnosi się do wykazu z pkt. 5.12.

Uwaga 3. – Postanowienia dotyczące wykorzystywania i ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa i związanych z nimi źródeł, innych niż dokumenty z badania wypadków i incydentów są zawarte w Załączniku 19 – Zarządzanie Bezpieczeństwem.

2. POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1 Państwa zapewniają ochronę, o której mowa w pkt. 5.12 i niniejszym Dodatku dla całości zapisów z rejestratorów dźwięku i obrazu z kabiny załogi oraz transkryptów z takich zapisów. Ochronę zapewnia się od momentu zaistnienia wypadku lub incydentu i kontynuuje po publikacji raportu końcowego.

2.2 Państwa zapewniają ochronę, o której mowa w pkt. 5.12 i niniejszym Dodatku dla dokumentów wymienionych w pkt. 5.12 b). Ochronę zapewnia się od czasu, gdy dokumenty te znajdują się pod nadzorem lub pod kontrolą organu badającego wypadki i kontynuuje po publikacji raportu końcowego.

Niejawnianie zapisów dźwięku i obrazu

2.3 Państwa podejmują działania mające na celu nie ujawnianie zapisów z rejestratorów dźwięku z kabiny załogi, jak również zapisów z pokładowych rejestratorów obrazu, o których mowa w 5.12.5, takie jak:

- b) zapobieganie ujawnianiu poprzez wprowadzenie krajowych praw, przepisów i zasad; lub*
- c) wprowadzenie skutecznej ochrony w postaci środków zabezpieczających, zamkniętych postępowań lub niejawnych przeglądów; lub*

- d) zapobieganie ujawnianiu nagrań poprzez środki techniczne, takie jak ich szyfrowanie lub nadpisywanie przed zwrotem rejestratorów dźwięku lub obrazu z kabiny załogi właścicielom.

Uwaga. – Ujawnianie zapisów z miejsca pracy takich jak zapisy dźwięku i obrazu z kabiny załogi, wymaganych przez SARPY zawarte w Załącznikach do Konwencji Chicagowskiej do celów innych niż te dla których zostały sporządzone, mogą być postrzegane jako naruszenie prywatności personelu operacyjnego.

3. WŁAŚCIWY ORGAN

Zgodnie z pkt. 5.12 każde Państwo wyznacza właściwy organ lub właściwe organy uprawnione do stosowania testu bilansującego.

Uwaga. – W różnych okolicznościach mogą być wyznaczane różne właściwe organy. Na przykład, właściwym organem wyznaczonym do przeprowadzenia testu bilansującego w postępowaniach karnych lub cywilnych może być organ sądowiczy. Inny właściwy organ może być wyznaczony do przeprowadzenia testu bilansującego w przypadkach, w których celem wniosku o ujawnienie jest publiczna dostępność.

4. STOSOWANIE TESTU BILANSUJĄCEGO

4.1 W przypadku, gdy wniosek dotyczy ujawnienia dokumentu lub jego wykorzystania w postępowaniu karnym, cywilnym, administracyjnym lub dyscyplinarnym, właściwy organ przed wykonaniem testu bilansującego upewnia się, że bez tego dokumentu nie można określić istotnego stanu faktycznego w postępowaniu.

Uwaga. – Istotny stan faktyczny jest terminem prawniczym służącym do określenia okoliczności, która jest istotna lub niezbędna dla konkretnej sprawy, w której jedna strona twierdzi, a druga się sprzeciwia, i musi to być ustalone przez właściwy organ stosujący test bilansujący.

4.2 Przeprowadzając test bilansujący, właściwy organ bierze pod uwagę następujące czynniki:

- a) cel w jakim dokument został sporządzony lub wytworzony;
- b) zamierzone wykorzystanie tego dokumentu przez wnioskodawcę;
- c) czy ujawnienie lub wykorzystanie dokumentu będzie miało niekorzystny wpływ na prawa lub interesy osoby lub organizacji;
- d) czy osoba lub organizacja, której dotyczy dokument wyraża zgodę na jego udostępnienie;
- e) czy zastosowano odpowiednie zabezpieczenia w celu ograniczenia dalszego ujawniania lub wykorzystywania dokumentu;
- f) czy dokument ten był lub może być zdepersonalizowany, streszczony lub połączony;
- g) czy jest pilna potrzeba udostępnienia tego dokumentu w celu uniknięcia ryzyka utraty zdrowia lub życia;
- h) czy dokument ten ma charakter wrażliwy lub poufny; i
- i) czy dokument ten w uzasadniony sposób wskazuje, że wypadek lub incydent może być spowodowany przez działanie lub zaniedbanie, które zgodnie z krajowymi regulacjami i przepisami prawnymi uważa się za rażące niedbalstwo, działanie umyślne lub dokonane z zamiarem przestępczym.

Uwaga 1. – Test bilansujący może być wykonany jednorazowo dla pewnej kategorii dokumentów, a wynik uwzględniony w krajowych regulacjach i przepisach prawnych.

Uwaga 2. – Właściwy organ może potrzebować jednego testu bilansującego dla określenia czy zezwolić na ujawnienie dokumentu oraz oddzielnego testu dla określenia czy zezwolić na jego wykorzystanie.

Uwaga 3. – Wytyczne dotyczące testu bilansującego zawarte są w Podręczniku dotyczącym ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa, Część I – Ochrona dokumentów z badania wypadków i incydentów (Manual on Protection of Safety Information, Part I – Protection of Accident and Incident Investigation Records) (Doc 10053).

5. DOKUMENTOWANIE DECYZJI

Zalecenie. – *Właściwy organ powinien rejestrować powody, które zdecydowały o rozstrzygnięciu po zastosowaniu testu bilansującego. Powody te powinny być udostępniane i w razie potrzeby stanowić podstawę do kolejnych decyzji.*

Uwaga. – Państwa mogą przysyłać zarejestrowane decyzje do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w jednym z języków roboczych ICAO w celu ich archiwizacji w ogólnodostępnej bazie danych.

6. RAPORT KOŃCOWY

Zalecenie. – *W celu ograniczenia wykorzystywania raportów końcowych do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom, Państwa powinny rozważyć:*

- a) wszczynanie oddzielnego badania dla tych innych celów; lub*
- b) zróżnicowanie podejścia do różnych części raportu końcowego w celu umożliwienia wykorzystania zawartych w nich informacji faktograficznych i jednocześnie uniemożliwienia wykorzystania analiz, wniosków i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa do przypisania winy lub odpowiedzialności; lub*
- c) uniemożliwienie wykorzystywania raportu końcowego jako dowodu w procedurach wskazywania winy lub odpowiedzialności.*

Uwaga. – Zgodnie z rozdziałem 6, pkt. 6.5, raporty końcowe są publicznie dostępne w interesie zapobiegania wypadkom i nie podlegają ochronie zgodnie z pkt. 5.12. Jednakże wykorzystanie fragmentów raportu końcowego, a w szczególności analiz, wniosków i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, jako dowodu przed krajowymi sądami w celu przypisania winy lub określenia odpowiedzialności jest sprzeczne z celami, dla których badanie zostało podjęte.

7. OSOBY BADAJĄCE WYPADKI I INCYDENTY

Zalecenie. – *W interesie bezpieczeństwa oraz zgodnie z rozdziałem 3, pkt. 3.1 Państwa powinny uznać, że osoby badające wypadki nie będą przymuszane do wydawania opinii w sprawach winy lub odpowiedzialności w ramach procedur cywilnych, karnych, administracyjnych lub dyscyplinarnych.*

UZUPEŁNIENIA

UZUPEŁNIENIE A. PRAWA I OBOWIĄZKI PAŃSTWA OPERATORA W ODNIESIENIU DO WYPADKÓW I INCYDENTÓW DOTYCZĄCYCH WYNAJMOWANYCH, CZARTEROWANYCH LUB WSPÓLNIE UŻYTKOWANYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 13 *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, zostały opracowane w czasie, gdy to samo Państwo było zarówno Państwem rejestracji jak i Państwem operatora. Jednak w ostatnich latach międzynarodowe porozumienia dotyczące wynajmu i wspólnego użytkowania statków powietrznych upowszechniły się, w rezultacie czego, w licznych przypadkach Państwo operatora jest inne niż Państwo rejestracji.

Czasami porozumienia o leasingu lub wymianie statków powietrznych przewidują również pozyskanie załóg z Państwa rejestracji. Częściej jednak załogi są zapewniane przez Państwo operatora, a statek powietrzny jest eksploatowany zgodnie z narodowymi przepisami Państwa operatora. Z tych porozumień mogą też wynikać różnorodne ustalenia dotyczące zdatności do lotu. Odpowiedzialność za zdadność do lotu może ponosić w całości lub w części Państwo operatora lub Państwo rejestracji. Niekiedy operator, zgodnie z systemem kontroli zdadności do lotu ustanowionym przez Państwo rejestracji, realizuje obsługę techniczną i prowadzi dokumentację.

W przypadku zaistnienia wypadku lub incydentu ważne jest by Państwo, które przyjęło odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku powietrznego, miało prawo uczestniczyć w badaniu, przynajmniej w zakresie tej odpowiedzialności. Ważne jest także, aby Państwo prowadzące badanie miało szybki dostęp do wszystkich dokumentów i innych informacji dotyczących tego badania.

Jeżeli miejsce zaistnienia wypadku lub incydentu nie może być definitywnie przypisane do terytorium innego Państwa, to Państwo operatora, po konsultacji z Państwem rejestracji, powinno wziąć pełną lub częściową odpowiedzialność za przeprowadzenie badania.

UZUPEŁNIENIE B. LISTA KONTROLNA POWIADAMIANIA I RAPORTOWANIA

Uwaga. – Poniżej przedstawiono znaczenia terminów użytych w niniejszej liście kontrolnej:

- **Zdarzenia międzynarodowe** – wypadki i incydenty zaistniałe na terytorium Umawiającego się Państwa, dotyczące statków powietrznych zarejestrowanych w innym Umawiającym się Państwie;
- **Zdarzenia krajowe** – wypadki lub incydenty zaistniałe na terytorium Państwa rejestracji;
- **Inne zdarzenia** – wypadki lub incydenty zaistniałe na terytorium Państwa niebędącego Umawiającym się Państwem lub poza terytorium jakiegokolwiek Państwa.

1. WYPADKI, POWAŻNE INCYDENTY I INCYDENTY, KTÓRE SĄ BADANE

<i>Kto powiadamia</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Kogo powiadamia</i>	<i>Nr pkt w Załączniku 13</i>
Państwo miejsca zdarzenia	Zdarzeń międzynarodowych: wszystkich statków powietrznych	Państwo rejestracji Państwo operatora Państwo projektu Państwo producenta ICAO (dotyczy statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turbodrzutowym)	4.1
Państwo rejestracji	Zdarzeń krajowych i innych: wszystkich statków powietrznych	Państwo operatora Państwo projektu Państwo producenta ICAO (dotyczy statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turbodrzutowym).	4.8

2. RAPORT KOŃCOWY

Wypadki i incydenty, niezależnie od miejsca zdarzenia

<i>Kto wysyła</i>	<i>Typ sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo wysyła</i>	<i>Nr pkt. w Załączniku 13</i>
Państwo prowadzące badanie	RAPORT KOŃCOWY	Wszystkich statków powietrznych	Państwo wszczynające badanie Państwo rejestracji Państwo operatora Państwo projektu Państwa producenta Inne Państwa uczestniczące w badaniu Państwo, którego obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń Państwo udostępniające informacje, ważne urządzenia lub ekspertów	6.4
		Statków powietrznych o masie większej niż 5700 kg	ICAO	6.7

3. RAPORT ADREP

Wypadki i incydenty, niezależnie od miejsca zdarzenia

<i>Kto wysyła</i>	<i>Typ sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo wysyła</i>	<i>Nr pkt. w Załączniku 13</i>
Państwo prowadzące badanie	RAPORT WSTĘPNY	Wypadków statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg	Państwo rejestracji lub Państwo miejsca zdarzenia Państwo operatora Państwo projektu Państwo producenta Państwo udostępniające informacje, ważne urzędnicy lub ekspertów ICAO	7.1
		Wypadków statków powietrznych o masie 2250 kg lub mniejszej, jeżeli dotyczą zdolności do lotu lub problemów budzących zainteresowanie.	Adresaci - jak wyżej, z wyjątkiem ICAO	7.2
	RAPORT INFORMACYJNY O WYPADKU	Wypadków statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg.	ICAO	7.5
	RAPORT INFORMACYJNY O INCYDENCIE	Incidentów statków powietrznych o masie większej niż 5700 kg.	ICAO	7.7

4. ŚRODKI ZAPOBIEGANIA WYPADKOM

Zagadnienia bezpieczeństwa interesujące dla innych Państw

<i>Kto wysyła</i>	<i>Typ</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo wysyła</i>	<i>Nr pkt. w Załączniku 13</i>
Państwa wydające zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Zalecenia dotyczące innego Państwa	Organ badający wypadki w tym Państwie	6.8 8.3
		Dokumenty ICAO	ICAO	6.9

UZUPEŁNIENIE C. LISTA PRZYKŁADÓW POWAŻNYCH INCYDENTÓW

1. Termin „poważny incydent” został zdefiniowany w rozdziale 1 następująco:

Poważny incydent. Incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby lub w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

2. Prawdopodobieństwo wypadku może być duże, jeśli pozostaje niewiele barier bezpieczeństwa lub nie pozostają żadne, aby zapobiec przekształceniu incydentu w wypadek. Aby to ocenić, można przeprowadzić analizę zdarzenia opartą na ryzyku, która jest opisana poniżej (bierze ona pod uwagę najbardziej wiarygodny scenariusz eskalacji incydentu oraz skuteczność barier zapobiegających przekształceniu się incydentu w wypadek):

a) rozważyć, czy istnieje wiarygodny scenariusz, w wyniku którego incydent mógł przekształcić się w wypadek;

i

b) ocenić pozostałe bariery, które zapobiegły przekształceniu się incydentu w wypadek jako:

- skuteczne, jeśli pozostało kilka barier bezpieczeństwa, które musiałyby jednocześnie zawieść; lub

- ograniczone, jeśli nie pozostały żadne lub pozostało niewiele barier bezpieczeństwa, lub jeśli uniknięto wypadku tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności.

2.1 Uwzględnić zarówno liczbę, jak i pewność barier bezpieczeństwa, które zapobiegły przekształceniu się incydentu w wypadek. Nie brać pod uwagę barier, które zawiodły, uwzględnić tylko te, które pozostały.

Uwaga 1. – Najbardziej wiarygodny scenariusz oznacza realistyczną ocenę obrażeń i szkód wynikających z potencjalnego wypadku.

Uwaga 2. – Bariery obejmują załogę, ich wyszkolenie i procedury, służby ruchu lotniczego, ostrzeżenia (wewnątrz i na zewnątrz statku powietrznego), systemy statku powietrznego (w tym redundancyjne), konstrukcję statku powietrznego i infrastrukturę lotniskową.

2.2 Połączenie tych dwóch ocen pomaga ustalić które incydenty są poważnymi incydentami:

		<i>b) Bariery, które zapobiegły przekształceniu się incydentu w wypadek</i>	
		<i>Skuteczne</i>	<i>Ograniczone</i>
<i>a) Najbardziej wiarygodny scenariusz</i>	<i>Wypadek</i>	Incydent	Poważny incydent
	<i>Brak wypadku</i>	Incydent	

3. W przypadku bezzałogowego statku powietrznego należy rozważyć, czy najbardziej prawdopodobnym skutkiem, gdyby incydent przerodził się w wypadek, byłyby śmiertelne lub poważne obrażenia. Śmiertelne i poważne obrażenia z większym prawdopodobieństwem uzasadniają przeprowadzenie dochodzenia niż w przypadku zdarzeń, w których najbardziej prawdopodobnym skutkiem byłoby jedynie uszkodzenie lub utrata bezzałogowego statku powietrznego. Ryzyko odniesienia śmiertelnych lub poważnych obrażeń może również wpływać na zakres prowadzonego dochodzenia.

4. Wymienione incydenty są przykładami takich, które mogą być poważnymi incydentami. Jednakże lista nie jest kompletna i w zależności od kontekstu, wymienione sytuacje mogą nie być klasyfikowane jako poważne incydenty, jeśli pozostały skuteczne bariery, które zapobiegły przekształceniu się incydentu w wiarygodny scenariusz.

Sytuacje bliskie zderzeniu wymagające manewru w celu uniknięcia zderzenia lub sytuacji niebezpiecznej, lub sytuacja, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby właściwe.

Kolizje nieklasyfikowane jako wypadki.

Minimalne uniknięcie zderzenia z ziemią w locie kontrolowanym.

Przerwane starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania¹ lub nieprzydzielonej drogi startowej.

Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania¹ lub nieprzydzielonej drogi startowej.

Łądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, na drodze kołowania¹, na nieprzydzielonej drodze startowej lub na przypadkowych miejscach takich jak jezdnie.

Schowanie goleni podwozia lub lądowanie bez podwozia nieklasyfikowane jako wypadek.

Przytarcie końcówki skrzydła, gondoli silnikowej lub każdej innej części statku powietrznego podczas lądowania nieklasyfikowane jako wypadek.

Rażące odstępstwa od przewidywanych parametrów lotu podczas startu lub początkowego wznoszenia.

Pożary i/lub dym w kabinie załogi, w przedziale pasażerskim, w przedziałach towarowych lub pożary silników, nawet jeśli zostały ugaszone z wykorzystaniem środków gaśniczych.

Zdarzenia wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę lotniczą.

Zniszczenia konstrukcji statku powietrznego lub dezintegracje silnika, łącznie z awarią silnika turbinowego polegającą na wydostaniu się jego części poza obudowę silnika, które nie są klasyfikowane jako wypadek.

Wielokrotne niesprawności jednego lub większej liczby systemów statku powietrznego, znacząco wpływające na jego użytkowanie.

Utrata zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi lotniczej w locie:

1. podczas operacji jednoosobowej (w tym z operatorem bezzałogowego statku powietrznego)
2. podczas operacji wieloosobowej, w sytuacjach w których bezpieczeństwo lotu zostało zagrożone w wyniku znaczącego zwiększenia obciążenia pracą pozostałej załogi.

Ilość paliwa lub sytuacje związane z jego dystrybucją, wymagające zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej takiej jak: niewystarczająca ilość, brak paliwa, niedostateczny dopływ lub brak możliwości wykorzystania całego użytecznego paliwa znajdującego się na pokładzie.

Wtargnięcia na drogi startowe klasyfikowane jako poziom dotkliwości A. Podręcznik dotyczący zapobiegania wtargnięciom na drogę startową (*The Manual on the Prevention of Runway Incursions*) (*Doc 9870*) zawiera informacje na temat klasyfikacji dotkliwości.

¹ z wyłączeniem zatwierdzonych operacji śmigłowców

Incydenty podczas startu lub lądowania. Incydenty takie jak niedolot, przelot lub wypadnięcie poza drogę startową.

Awarie systemów (w tym utrata napędu lub ciągu), zjawiska atmosferyczne, przekroczenia ograniczeń parametrów lotu lub inne zdarzenia, które spowodowały lub mogły spowodować utrudnienia w sterowaniu statku powietrznego.

Awaria więcej niż jednego systemu w systemie nadmiarowym, niezbędnym do sterowania i nawigacji statku powietrznego.

Niezamierzone lub, jako działanie w sytuacji awaryjnej, zamierzone zrzucenie podwieszonoego ładunku lub innego ładunku przewożonego na zewnątrz statku powietrznego.

UZUPEŁNIENIE D. WYTYCZNE DOTYCZĄCE ODCZYTYWANIA I ANALIZY ZAPISÓW REJESTRATORÓW PARAMETRÓW LOTU

Etap wstępny

Pierwsze godziny po zaistnieniu poważnego wypadku są trudnym okresem dla organu badającego wypadki każdego Państwa. Jedną z najpilniejszych decyzji jest wybór miejsca odczytu i analizy danych z rejestratorów parametrów lotu. Istotne jest, aby odczytu rejestratorów parametrów lotu dokonać w możliwie najkrótszym czasie po wypadku. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może wpłynąć na badanie na miejscu wypadku, gdzie dowody są czasem nietrwałe. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może też zaowocować szybkim wydaniem zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które mogą być niezbędne dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom.

Wiele Państw nie dysponuje własnymi urządzeniami do odtwarzania i analizy informacji z rejestratorów parametrów lotu (zarówno dźwięku jak i danych) i w związku z tym zwracają się o pomoc do innych Państw. Istotne jest więc, aby organ badający wypadki Państwa prowadzącego badanie w odpowiednim czasie zorganizował odczytywanie rejestratorów parametrów lotu w odpowiednim obiekcie.

Wybór obiektu

Państwo prowadzące badanie może się zwrócić do dowolnego Państwa o pomoc, która jego zdaniem najlepiej będzie służyć badaniu. Standardowe wyposażenie i oprogramowanie odtwarzające producenta, zwykle stosowane w liniach lotniczych lub obiektach obsługi technicznej nie jest uważane za odpowiednie do celów badania. Jeżeli rejestratory zostały uszkodzone, zwykle niezbędne są specjalne techniki odzyskiwania i analizy informacji.

Obiekty do odczytywania rejestratorów parametrów lotu powinny zapewniać:

- a) możliwość demontażu i odczytywania rejestratorów, które doznały poważnych uszkodzeń;
- b) możliwość odtworzenia oryginalnego zapisu/modułu pamięci bez konieczności użycia urządzenia producenta lub obudowy rejestratora, która była narażona na udział w wypadku lub incydencie;
- c) możliwość ręcznego analizowania nieprzetworzonych binarnych plików z rejestratora pokładowego z zapisem cyfrowym na taśmie;
- d) możliwość cyfrowego wzmocnienia i filtrowania zapisu dźwięku za pomocą odpowiedniego oprogramowania; i
- e) możliwość graficznej analizy danych, uzyskania dodatkowych parametrów, które bezpośrednio nie były zapisywane, zweryfikowanie danych poprzez sprawdzenie krzyżowe i inne metody analityczne w celu określenia dokładności danych i ograniczeń.

Uczestnictwo Państwa producenta (lub projektu) i Państwa operatora

Państwo producenta (lub Państwo projektu) ponosi odpowiedzialność za zdatność do lotu i dysponuje odpowiednim zapleczem, standardowo wymaganym do odczytu i analizy informacji z rejestratora parametrów lotu. Ponieważ informacje z rejestratora parametrów lotu często mogą ujawnić problemy zdatności do lotu, Państwo producenta (lub projektu) powinno mieć swojego przedstawiciela obecnego przy odczytywaniu i analizie danych z rejestratora parametrów lotu przeprowadzanych w Państwie, które nie jest Państwem producenta (lub projektu).

Państwo operatora sprawuje nadzór nad eksploatacją w powietrzu i może zapewnić wgląd w problemy eksploatacyjne, które mogą być specyficzne dla danego operatora. Ponieważ informacje z rejestratora parametrów lotu mogą ujawnić problemy eksploatacyjne, Państwo operatora powinno także mieć przedstawiciela obcego przy odczytywaniu i analizie danych z rejestratora parametrów lotu.

Zalecane procedury

Zapisy rejestratora parametrów lotu i rejestratora dźwięków w kabinie powinny być odczytywane w tym samym obiekcie, ponieważ zawierają one wzajemnie uzupełniające się dane, co może pomóc w weryfikacji każdego zapisu, jak również w określeniu kolejności zdarzeń i ich synchronizacji w czasie.

Rejestratory parametrów lotu nie powinny być otwierane lub zasilane, a oryginalne zapisy nie powinny być kopiowane (szczególnie przy pomocy urządzeń o dużej prędkości zapisu) przed dokonaniem odczytu z powodu ryzyka uszkodzenia zapisów.

Instytucja, w której odczytuje się zapisy rejestratorów parametrów lotu dla obcego Państwa, powinna mieć możliwość zgłoszenia uwag do raportu końcowego w celu zapewnienia, że analizy zapisów zostały uwzględnione.

Instytucja, w której odczytuje się zapisy rejestratorów parametrów lotu może zażądać specjalistycznej pomocy producenta i operatora statku powietrznego w celu uzyskania danych do kalibracji i zweryfikowania zarejestrowanych informacji.

Do czasu zakończenia badania Państwo prowadzące badanie może pozostawić oryginalne zapisy lub ich kopie w instytucji, która dokonuje odczytu, w celu ułatwienia niezwłocznego spełnienia dodatkowych próśb lub udzielenia wyjaśnień, pod warunkiem, że instytucja ta posiada właściwe procedury bezpieczeństwa dla zapewnienia ochrony tych zapisów.

UZUPEŁNIENIE E. WSKAZÓWKI DO OKREŚLANIA USZKODZEŃ STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Jeżeli silnik oddzieli się od statku powietrznego, zdarzenie klasyfikowane jest jako wypadek, nawet jeśli uszkodzenie dotyczy tylko silnika.
2. Utrata osłon silnika (wentylatora lub zespołu sprężarki z turbiną) lub elementów odwracacza ciągu, która nie powoduje dalszych uszkodzeń statku powietrznego, nie jest uważana za wypadek.
3. Zdarzenia, w których łopatki sprężarki lub turbiny lub inne wewnętrzne elementy silnika są wyrzucane poprzez dyszę wylotową silnika, nie są uważane za wypadki.
4. Wklęśnięcie lub utrata osłony anteny radaru nie są uważane za wypadek, chyba że zaistnieje związane z tym znaczne uszkodzenie innych konstrukcji lub systemów.
5. Utrata klap, slotów lub innych urządzeń zwiększających siłę nośną, skrzydełek aerodynamicznych, itd., które są dopuszczalne do wykonania lotu zgodnie z Wykazem odchyłeń w konfiguracji (Configuration Deviation List (CDL), nie są uważane za wypadki.
6. Schowanie goleni podwozia lub lądowanie bez podwozia skutkujące tylko otarciem poszycia statku powietrznego, jeśli statek powietrzny może bezpiecznie wykonać kolejny lot po wykonaniu nieznacznych napraw lub załataniu, a następnie zostanie poddany szerzej zakrojonym pracom w celu dokonania trwałej naprawy, nie byłoby klasyfikowane jako wypadek.
7. Jeśli uszkodzenie konstrukcji skutkuje rozhermetyzowaniem lub brakiem możliwości zahermetyzowania statku powietrznego, zdarzenie jest klasyfikowane jako wypadek.
8. Wymontowywanie części po zaistnieniu zdarzenia w celu ich sprawdzenia, takie jak zapobiegawcze wymontowanie goleni podwozia po wypadnięciu z pasa startowego na małej prędkości, chociaż wymagające znacznego nakładu pracy, nie jest uważane za wypadek, chyba że zostanie stwierdzone znaczne uszkodzenie.
9. Zdarzenia obejmujące awaryjną ewakuację nie są klasyfikowane jako wypadki, chyba że ktoś odniesie poważne obrażenia lub statek powietrzny zostaje znacznie uszkodzony.

Uwaga 1. – W przypadku uszkodzeń statku powietrznego, które niekorzystnie wpływają na jego wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub charakterystyki lotne, statek powietrzny mógł wylądować bezpiecznie, jednakże nie może być dopuszczony do kolejnego lotu bez dokonania naprawy.

Uwaga 2. – Jeżeli statek powietrzny może być bezpiecznie dopuszczony do lotu po drobnej naprawie, a następnie poddany jest szerzej zakrojonym pracom w celu dokonania trwałej naprawy, wtedy zdarzenie nie byłoby klasyfikowane jako wypadek. Podobnie, jeśli statek powietrzny może być dopuszczony do lotu w oparciu o CDL (Wykaz odchyłeń w konfiguracji) ze zdemontowanym, brakującym lub niesprawnym podzespołem, naprawa nie byłaby uznana za remont główny, a tym samym zdarzenie nie byłoby uznane za wypadek.

Uwaga 3. – Koszty napraw lub szacowane straty, takie jak opracowywane przez firmy ubezpieczeniowe, mogą służyć jako wskazówki co do doznanego uszkodzenia, ale nie powinny być stosowane jako jedyny wskaźnik tego, czy uszkodzenie jest wystarczające, by zaklasyfikować zdarzenie jako wypadek. Podobnie, statek powietrzny może być uznany za całkowicie zniszczony, gdyż nieopłacalna jest jego naprawa, nie doznając jednocześnie na tyle poważnych uszkodzeń, aby zaklasyfikować je jako wypadek.

UZUPEŁNIENIE F. POROZUMIENIA O PRZEKAZANIU BADANIA

1. Zgodnie z pkt. 5.1, Państwo miejsca zdarzenia jest odpowiedzialne za wszczęcie i prowadzenie badania, jednak może przekazać je w całości lub części innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty (RAIO) na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody. Podobnie, przekazanie prowadzenia badania może nastąpić, gdy Państwo, od którego oczekuje się lub wymaga wszczęcia badania wypadku lub poważnego incydentu zaistniałego na terytorium Państwa, które nie jest Umawiającym się Państwem i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z niniejszym Załącznikiem, lub kiedy miejsce zaistnienia wypadku lub poważnego incydentu nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek Państwa.

2. Zawieranie porozumienia o przekazaniu badania zwykle zaczyna się w momencie podjęcia decyzji przez Państwo odpowiedzialne za wszczęcie i prowadzenie badania. Zasadniczo, takie Państwo może rozważyć przekazanie prowadzenia badania innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty (RAIO) w szczególności w tych sytuacjach, gdy prowadzenie badania może być korzystne lub bardziej praktyczne dla wybranego Państwa lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty (RAIO) lub gdy Państwo odpowiedzialne za wszczęcie badania nie posiada zasobów lub zdolności badania zdarzenia zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

3. W zależności od stron zaangażowanych w badanie, zakres badania prowadzonego przez inne Państwo lub regionalną organizację badającą wypadki i incydenty (RAIO) jest czynnikiem decydującym, czy konieczne jest zawarcie formalnego porozumienia o przekazaniu badania czy wystarczające jest uzgodnienie. Zasadniczo, przekazanie całości badania wymagałoby zawarcia formalnego porozumienia o przekazaniu badania. W przypadku przekazania części badania, obie strony, według uznania, decydują o zawarciu formalnego porozumienia o przekazaniu badania.

4. Jeżeli całe badanie jest przekazywane innemu Państwu lub regionalnej organizacji badającej wypadki i incydenty (RAIO), to oczekuje się, że Państwo to lub organizacja (RAIO) ponosić będzie odpowiedzialność za prowadzenie badania, łącznie z wydaniem raportu końcowego i raportu ADREP. Jeżeli przekazywana jest część badania, to z reguły odpowiedzialność za prowadzenie badania nadal ponosi Państwo przekazujące, łącznie z wydaniem raportu końcowego i raportu ADREP. W każdym przypadku Państwo przekazujące wykorzysta wszelkie środki, aby ułatwić to badanie.

5. Ważne jest rozróżnienie pomiędzy wszczęciem a prowadzeniem badania w kontekście rozpoczynania i kończenia czynności należących do każdej z tych funkcji. *Wszczęcie* badania rozpoczyna się w momencie, gdy organ badający wypadki zostaje poinformowany o wypadku lub incydencie oraz wysyła oficjalne powiadomienie o zdarzeniu do zainteresowanych Państw i ICAO zgodnie z paragrafem 4.1. *Prowadzenie* badania to wykonywanie czynności związanych z badaniem zgodnie z niniejszym Załącznikiem oraz wydawanie raportów łącznie z raportem końcowym.

6. Ważne jest, aby porozumienie o przekazaniu badania gwarantowało osiągnięcie celu badania i zapewniało zgodność z wymaganiami niniejszego Załącznika. Dlatego właśnie, strony porozumienia powinny zapewnić klarowne określenie odpowiedzialności każdej z nich. Treść i szczegóły porozumienia zależą od zakresu przekazywanych uprawnień i odpowiedzialności.

Uwaga. – Podręcznik badań wypadków i incydentów statków powietrznych, Część I – Organizacja i planowanie, Rozdział 2 (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I — Organization and Planning, Chapter 2) (Doc 9756) zawiera wskazówki o przekazywaniu badań oraz wzór porozumienia o przekazaniu.

- KONIEC -