

Procedury badania wypadków lotniczych w lotnictwie ogólnym

Tomasz Kuchciński
Przewodniczący PKBWL



Uwarunkowania prawne



Cel badania:

jedynym celem badania zdarzeń lotniczych jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności.

Art. 1 rozporządzenia (UE) 996/2010



Niezależność badania:

badania prowadzone przez Komisję są niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

art. 134 ust. 1 lit e) ustawy Prawo lotnicze



Obowiązek badania:

Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. [...]

art. 135 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze



Obowiązek badania:

[...] Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

art. 135 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze



Obowiązek badania:

Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą.

W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.

art. 135 ust. 2a ustawy Prawo lotnicze



Obowiązek badania:

Komisja może podjąć badanie wypadku lub incydentu lotniczego statku powietrznego nieobjętego obowiązkiem wpisu do rejestru statków, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających dokonanie takiego badania.

W przypadku niepodjęcia badania przez Komisję raport końcowy z badania zdarzenia przygotowuje pod nadzorem Komisji użytkownik statku powietrznego.

art. 135 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze



Zgłaszanie zdarzeń lotniczych do Komisji:

Zgłoszenia (nie mylić z raportowaniem do ECCAIRS2) zdarzenia lotniczego dokonuje się przy użyciu każdego dostępnego środka łączności **niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia**, jednak nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

Tel. alarmowy PKBWL: 500 233 233

art. 135a ust. 3 ustawy Prawo lotnicze



Zgłaszanie zdarzeń lotniczych do Komisji

Niezależnie od zgłoszenia zdarzenia do Komisji
(np. na numer tel. alarmowego PKBWL 500 233 233)
podmiot lotniczy raportuje zdarzenie do systemu
ECCAIRS2.



Klasyfikacja zdarzeń:

Przewodniczący Komisji po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lotniczym kwalifikuje je jako: wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.

art. 135 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze

Powyższa klasyfikacja dotyczy zdarzeń badanych przez Komisję lub badań nadzorowanych przez Komisję



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

„**wypadek**” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego **w przypadku załogowego statku**

powietrznego, który 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:



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

- a) osoba znajdującą 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,



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

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



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

b) statek powietrzny doznaje 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,



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

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



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

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

np. MH 370



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

„incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;



Klasyfikacja zdarzeń art. 2 rozporządzenia (UE) 996/2010

„poważny incydent” oznacza 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.



Klasyfikacja poważny incydentów:

Wykaz poważnych incydentów znajduje się w załączniku do rozporządzenia (UE) 996/2010.

Wymienione tam incydenty są typowymi przykładami incydentów, które mogą być poważnymi incydentami.

Wykaz nie jest zamknięty i służy jedynie jako wskazówka przy definiowaniu „poważnego incydentu”.



Metodyka badania zdarzeń lotniczych



Metodyka badania zdarzeń lotniczych:

„Badanie zdarzenia lotniczego” oznacza proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący:

- gromadzenie i analizę informacji,
- wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz,
- w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;



Metodyka badania zdarzeń lotniczych:

„Przyczyny” oznaczają działania, niedopatrzenia, 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;



Metodyka badania zdarzeń lotniczych:

- ustalenie stanu faktycznego;
- analiza ustalonych faktów;
- wnioski z analizy;
- określenie przyczyn zdarzenia i okoliczności sprzyjających;
- sformułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;



Ustalenie stanu faktycznego:

- historia lotu;
- obrażenia osób;
- uszkodzenia statku powietrznego;
- inne uszkodzenia;
- informacje dotyczące personelu;
- informacje o statku powietrznym;
- informacje meteorologiczne;
- pomoce nawigacyjne;
- łączność;
- informacje o lotnisku;



Ustalenie stanu faktycznego:

- rejestratory parametrów lotu;
- informacje o szczątkach i zderzeniu;
- informacje medyczne i patologiczne;
- pożar;
- czynniki przeżycia;
- testy i badania;
- informacje o organizacjach i zarządzaniu;
- informacje uzupełniające;
- przydatne lub skuteczne metody badania.



Analiza:

- prowadzona jest TYLKO na podstawie ustalonych faktów;
- opiera się na podstawie WERYFIKACJI hipotez badawczych;
- tworzy SPÓJNY ciąg przycznowo – skutkowy prowadzący do zdarzenia;
- daje podstawę do wyciągnięcia WNIOSEKÓW badawczych.



Wnioski:

- ustalenia – podsumowanie wyników analizy (w punktach);
- przyczyny i okoliczności sprzyjające – wynikają z analizy.
- przyczyny, to działania, niedopatrzenia, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników bez których nie zaistniałoby zdarzenie;
- okoliczności sprzyjające same w sobie nie doprowadzają do konkretnego zdarzenia, ale są istotne w ciągu przyczynowo – skutkowym prowadzącym np. do wypadku.



Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

- mają realizować cel badania – zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości;
- nie są powtórzeniem obowiązujących regulacji – np. procedur, przepisów;
- są skierowane do konkretnego odbiorcy i są realne do wykonania;
- dają możliwość weryfikacji skuteczności przyjętych rozwiązań.



Nadzór Komisji nad badaniami prowadzonymi przez użytkowników



Nadzór nad badaniami:

- nadzór Komisji odbywa się na podstawie art. 135 ust. 2a ustawy Prawo lotnicze;
- wymaga to od badającego – podobnie jak Komisja – ustalenia faktów, przeprowadzenia ich analizy, wskazania przyczyn i okoliczności sprzyjających zaistnieniu zdarzenia. Jeżeli to możliwe to sformułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.



Nadzór nad badaniami:

- po analizie treści zgłoszenia przewodniczący Komisji decyduje o nadzorowaniu badania danego zdarzenia;
- Komisja wyznacza nadzorującego i informuje o tym operatora;
- organizacja we współpracy z nadzorującym prowadzi badanie i przesyła raport.



Nadzór Komisji nad badaniami:

- nadzór Komisji ma pomóc organizacji / użytkownikowi w prawidłowym i sprawnym przeprowadzeniu badania;
- okoliczności i przyczyny zdarzenia oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do badań nadzorowanych są publikowane w formie uchwały Komisji.
- publikacja uchwał na stronie internetowej Komisji pomaga w wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa między operatorami.



Zapraszam do dyskusji