

Załącznik do obwieszczenia nr 2
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 5 lutego 2018 r.



Międzynarodowe normy i zalecane praktyki

Załącznik 13
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

Wydanie jedenaste
Lipiec 2016

Niniejsze wydanie zastępuje z dniem 10 listopada 2016 r. wszystkie
wcześniejsze wydania Załącznika 13.

Informacje dotyczące stosowania Norm i zalecanych praktyk 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 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

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

Pierwsze wydanie 1951
Dziesiąte wydanie 2010
Jedenaste wydanie 2016

Załącznik 13, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*

Numer porządkowy: AN 13
ISBN 978-92-9249-968-6

© ICAO 2016

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.

ZMIANY

Zmiany są ogłaszane w suplementach do *Products and services Catalogue*; Katalog wraz z suplementami jest dostępny na stronie internetowej ICAO www.icao.int. Poniżej umieszczono tabelę do rejestracji zmian.

REJESTR ZMIAN I KOREKT

ZMIANY				KOREKTY			
Nr	Data, od kiedy obowiązuje	Data wprowadzenia	Kto wprowadził	Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Kto wprowadził
1 - 15	Wprowadzone do niniejszego wydania						

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 poważne 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
Informacja. Uczestnictwo	4-3

	<i>Strona</i>
Wypadki lub poważne 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
Odpowiedzialność Państwa operatora, Państwa projektu i Państwa producenta	4-4
Informacja. 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 nie będącego 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	5-2
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	5-2
Postanowienia ogólne	5-2
Osoba nadzorująca badanie. Wyznaczanie	5-3
Osoba nadzorująca badanie. Dostęp i kontrola	5-3
Rejestratory pokładowe. Wypadki i incydenty	5-3
Sekcja zwłok	5-4
Badania lekarskie	5-4
Koordynacja. Organa sądowe	5-4
Informowanie organów ochrony lotnictwa	5-5
Ochrona dokumentów dotyczących badania wypadków i incydentów.....	5-5
Wznowienie badania	5-6
Odpowiedzialność każdego Państwa	5-6
Informacja. Wypadki i incydenty	5-6
Odpowiedzialność Państwa rejestracji i Państwa operatora	5-6
Rejestratory pokładowe. Wypadki i poważne incydenty	5-6
Informacje o organizacjach	5-7
Uczestnictwo w badaniu.....	5-7
Uczestnictwo Państwa rejestracji, Państwa operatora, Państwa projektu oraz Państwa producenta	5-7
Prawa	5-7
Obowiązki	5-7

	<i>Strona</i>
Uczestnictwo innych Państw	5-8
Prawa	5-8
Uprawnienia pełnomocnych przedstawicieli	5-8
Doradcy	5-8
Uczestnictwo	5-8
Obowiązki	5-8
Uczestnictwo Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych urazów	5-9
Prawa i uprawnienia	5-9
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
Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.....	6-3
Odpowiedzialność Państwa otrzymującego lub wydającego zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	6-3
Działania wynikające z zaleceń dotyczących bezpieczeństwa	6-3
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

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK A. Prawa i obowiązki Państwa operatora w odniesieniu do wypadków i incydentów dotyczących wynajmowanych, czarterowanych lub wspólnie użytkowanych statków powietrznych	ATT A-1
ZAŁĄCZNIK B. Lista kontrolna powiadamiania i przesyłania raportów	ATT B-1
ZAŁĄCZNIK C. Wykaz przykładów poważnych incydentów	ATT C-1
ZAŁĄCZNIK D. Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów pokładowych	ATT D-1
ZAŁĄCZNIK E. Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych	ATT E-1

PRZEDMOWA

Rys historyczny

Normy i zalecane praktyki 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 praktyki 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, udostępniałoby 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) ponaglić „wszystkie Umawiające się Państwa do niezwłocznego powiadamiania 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 celowe.”

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 informacją, wynikającą z prowadzonego badania, która może mieć wpływ na zdolność 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 praktyki 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 urazami 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 organizujące badanie, prześle raport i ustalenia do tego Państwa”; oraz
- 2) zalecana tu procedura nie jest stosowana, jeżeli wypadek statku powietrznego nie powodujący ofiar śmiertelnych lub poważnych urazów, „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 powiadamiają 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 praktykami 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 wyniknąć 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 praktyki 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. *Materiał stanowiący właściwy Załącznik:*

- a) *Normy i zalecane praktyki* 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 praktyka: 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 nim, został pogrupowany oddzielnie, jednakże stanowiący część składową norm i zalecanych praktyk przyjętych przez Radę.
- c) *Postanowienia* – określają stosowanie norm i zalecanych praktyk.

- 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 praktykami.*

- 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) *Załączniki* – zawierają materiał uzupełniający normy i zalecane praktyki 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 praktyki* – 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 praktyk „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 pokładowych 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 pokładowych pod pewnymi warunkami i żądanie udziału Państwa producenta, gdy Państwo rejestracji prowadzi badanie i wynikają problemy zdolności 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 urazów 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 stosowa- nia
8 (7 Wydanie)	Komisja Żeglugi Powietrznej	Włączenie do definicji poważnego urazu 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; zaostrzenie 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 pokładowych; wzmocnienie wymagań dotyczących sekcji zwłok i koordynacji z organami sądowymi; zaostrzenie 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 urazów; 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 Załączniku B; lista przykładów poważnych incydentów jako nowy Załącznik 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 wszechście, 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 Załącznika B; usunięcie Załącznika C; nowy załącznik, zawierający wskazówki dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów pokładowych.	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 Załączniku 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 nowy Załącznik 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 aparatów 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 urazów; 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 wyrażen „przyczyny” i/lub „czynniki sprzyjające”; w Załączniku B uaktualniona lista kontrolna dotycząca powiadamiania i sprawozdawczości; w Załączniku C zaliczenie awarii silnika turbinowego, polegającej na wydostaniu się jego części poza obudowę do poważnych incydentów; nowy Załącznik G, zawierający 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 Załącznika F, ramy dla SSP; zmiana Normy dotyczącej tworzenia bazy danych i nowe postanowienia w rozdziale 8 dotyczące bazy danych wypadków i incydentów; rozszerzenie Załącznika C, wykaz poważnych incydentów.	25 lutego 2013 r. 15 lipca 2013 r. 14 listopada 2013 r.

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło (źródła)</i>	<i>Zagadnienie(a)</i>	<i>Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania</i>
15 11 Wydanie	Zespół ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMP); Grupa ekspertów w zakresie ochrony dokumentów z wypadków i incydentów (GEPAIR); Grupa zadaniowa ds. ochrony informacji o bezpieczeństwie (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.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE PRAKTYKI

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Jeśli w Normach i zalecanych praktykach 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 zachodzi 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, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego, w którym:

a) osoba poniosła śmierć lub doznała poważnych urazów 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 urazy są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała urazów, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub zniszczenia strukturalnego, które:

- niekorzystnie wpływa na wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub charakterystyki lotne statku powietrznego, oraz
- zwykle wymagałoby remontu głównego lub wymiany uszkodzonego elementu,

z wyłączeniem awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie jest ograniczone do jednego silnika, (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, zaślepek, osłon podwozia, wiatrochronów, poszycia statku powietrznego (takich jak niewielkie wgniecenia lub punktowe przebicia), lub nieznacznych uszkodzeń łopat wirnika głównego, łopat śmigła ogonowego, podwozia, oraz spowodowanych przez grad lub zderzenia z ptakami (łącznie z otworami w osłonie anteny radaru); lub

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

Uwaga 1. – Jedyne w celu zachowania jednolitości danych statystycznych, uraz powodujący śmierć w ciągu 30 dni od zaistnienia wypadku, ICAO klasyfikuje jako uraz śmiertelny.

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

Uwaga 3. – Bezzałogowe aparaty powietrzne podlegające badaniu są omówione w punkcie 5.1

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

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 do udziału w badaniu prowadzonym przez inne Państwo. Jeśli Państwo ustanowiło organ badający wypadki, pełnomocny przedstawiciel wyznaczany jest zwykle z tego organu.

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

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

Przyczyny. Działania, zaniechania, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do 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 pokładowy. Każdy rodzaj urządzenia rejestrującego zainstalowanego w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków/incydentów.

Automatyczny wyrzucany rejestrator pokładowy (ADFR). Zespolony rejestrator pokładowy 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 pokładowych.

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 Załączniku 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 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.

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

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.

Poważny incydent. Incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, zachodzi 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, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

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

Uwaga 2. – Przykłady poważnych incydentów można znaleźć w Załączniku C.

Poważny uraz. Uraz doznany 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 urazu; lub
- b) spowodował złamanie jakiegokolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa); lub
- c) obejmuje rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) obejmuje uszkodzenia 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 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” (Doc 9587).

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

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.

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 Załączniku A.

CEL BADANIA

3.1 Jedynym celem badania wypadków lub incydentów jest zapobieganie wypadkom i incydom. 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 zniszczeniem.

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

Uwaga 2. – Ochrona dowodów z rejestratora pokładowego 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 wydobycia 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 Załączniku 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 POWAŻNE 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 lub poważnym incydencie 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, to w zależności od sytuacji Państwo rejestracji lub Państwo operatora kieruje 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, INCID – oznacza poważny incydent;
- b) producent, typ, przynależność państwowa i znaki rozpoznawcze, 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 poważnego 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 poważnego 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 poważny 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 poważnych 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 eksploatacyjnych statków powietrznych, 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

Informacja. Uczestnictwo

4.5 **Zalecenie.** – Państwo rejestracji, Państwo operatora, Państwo projektu oraz Państwo producenta powinny potwierdzić otrzymanie powiadomienia o wypadku lub poważnym 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 poważnemu 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 POWAŻNE 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 poważnego 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

Informacja. Uczestnictwo.

4.9 **Zalecenie.** Państwo operatora, Państwo projektu oraz Państwo producenta powinny potwierdzić otrzymanie powiadomienia o wypadku lub poważnym 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 poważnemu 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 (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 wykorzysta 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.

Uwaga 1. – Badanie poważnego incydentu, o którym mowa powyżej, nie wyklucza innych, już funkcjonujących rodzajów badania incydentów (poważnych lub innych), 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 bezzałogowych aparatów powietrznych będą badane tylko te, które posiadają zatwierdzony projekt i/lub są dopuszczone do użytkowania.

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 łatwiejsze 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).

WYPADKI LUB INCYDENTY NA TERYTORIUM PAŃSTWA NIE BĘDĄCEGO 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 Załącznikiem 13, 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 to niemożliwe, powinny prowadzić badanie samodzielnie, wykorzystując posiadane 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, w całości lub w części, prowadzenie badania innemu Państwu 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 spełnią prośby Państwa rejestracji.

5.3.2 **Zalecenie.** – *Jeśli Państwo rejestracji nie jest Umawiającym się Państwem i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z Załącznikiem 13, 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 wypadku zwykle obejmuje:

- a) gromadzenie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o wypadku lub incydencie;

- b) ochronę pewnych dokumentów z badania wypadku lub incydentu zgodnie z punktem 5.12;
- c) w stosownych przypadkach wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- d) jeśli jest to możliwe, ustalenie przyczyn i/lub czynników sprzyjających; oraz
- e) 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, a 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 należytym 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 **Zalecenie.** – *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 dostępu do dowodów; wstępną i bieżącą sprawozdawczość na temat przebiegu każdego procesu; wymianę informacji; właściwe wykorzystanie informacji o bezpieczeństwie; i rozwiązywanie sporów.

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 pokładowymi i dokumentami służb kontroli ruchu lotniczego (ATS) oraz posiada nad nimi nieograniczoną kontrolę, aby zapewnić możliwość ich niezwłocznego szczegółowego zbadania przez upoważnione osoby uczestniczące w badaniu.

Rejestratory pokładowe. Wypadki i incydenty

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

5.8 **Zalecenie.** – W przypadku, kiedy Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie dysponuje odpowiednimi urządzeniami do dokonania odczytu zapisów rejestratorów pokładowych, powinno wykorzystać urządzenia udostępnione przez inne Państwa, biorąc pod uwagę następujące aspekty:

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

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 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. – Wskazówki dotyczące sekcji zwłok zostały szczegółowo 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 określić, 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. Organa 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 pokładowych.

Uwaga 1. – Obowiązki Państwa miejsca zdarzenia w zakresie koordynacji są określone w punkcie 5.1.

Uwaga 2. – Możliwe konflikty między organami prowadzącymi badanie a organami sądowymi dotyczące nadzoru nad rejestratorami pokładowych 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 władze 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 w posiadaniu lub pod 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 pokładowych, 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 informacja taka nie będzie już ujawniana 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 zapisów 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 odbierające 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 praktyk.*

Wznowienie badania

5.13 Jeżeli po zakończeniu badania staną się dostępne nowe i ważne dowody, to Państwo które prowadziło badanie wznowia je. Jeśli jednak Państwo, które prowadziło badanie nie wszczyłało 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 PAŃSTWA

Informacja. 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.*

5.15 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 pokładowe. 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, Państwo rejestracji lub Państwo operatora, w odpowiedzi na prośbę Państwa prowadzącego badanie, dostarcza temu ostatniemu zapisy rejestratorów pokładowych, a jeżeli jest to konieczne, odpowiednie 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 pokładowych.*

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 któregoś Państwa muszą zawsze być obecni w Państwie, w którym prowadzone jest badanie.

**UCZESTNICTWO PAŃSTWA REJESTRACJI, PAŃSTWA OPERATORA,
PAŃSTWA PROJEKTU I 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 mają prawo wyznaczyć jednego lub kilku 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 2 250 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 stanowić pożyteczny 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 kilku 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.

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 istotne informacje osiągalne dla nich; i
- b) nie ujawniają informacji o postępach i ustaleniach badania bez jasno wyrażonej 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.

UCZESTNICTWO PAŃSTW, KTÓRYCH OBYWATELE PONIEŚLI ŚMIERĆ LUB DOZNALI POWAŻNYCH URAZÓW

Prawa i uprawnienia

5.27 Państwo szczególnie zainteresowane wypadkiem w związku z faktem, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które doznały poważnych urazów, 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.

Jeżeli Państwo prowadzące badanie otrzymuje uwagi w ciągu sześćdziesięciu dni od daty pisma, to albo zmienia projekt raportu końcowego, włączając do niego treść otrzymanych uwag bądź też, na życzenie Państwa przekazującego uwagi, załącza te uwagi do raportu końcowego. Jeżeli Państwo prowadzące badanie nie otrzymuje uwag w ciągu sześćdziesięciu dni od daty pierwszego pisma, wydaje raport końcowy zgodnie z punktem 6.4, z wyjątkiem przypadków, kiedy 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 urzędzenia lub ekspertów uczestniczących w badaniu zgodnie z punktem 5.27.

Uwaga 2. – Uwagi dołączane do raportu końcowego są ograniczone do technicznych (nie redakcyjnych) 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 zamieszczane 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 z badania wypadku 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 urazów; 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 udostępnia do wiadomości publicznej raport końcowy.

Uwaga. – Udostępnienie raportu końcowego do wiadomości publicznej można uzyskać poprzez umieszczenie go w Internecie i niekonieczne wymaga to wydawania jego wersji papierowej.

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

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. – Jeżeli to możliwe, to raport końcowy kierowany do ICAO powinien być sporządzony w jednym z roboczych języków Organizacji i zgodny z wzorem pokazanym w Dodatku 1.

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. – Pierwszeństwo wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z badania wypadku lub incydentu powinno być dane Państwu prowadzącemu badanie; jednakże w interesie bezpieczeństwa, inne Państwa uczestniczące w badaniu mogą wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa po uzgodnieniu ich z Państwem prowadzącym badanie.

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 dotyczy dokumentów ICAO.

Uwaga. – Jeżeli raport końcowy zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa adresowane do ICAO, odnoszące się do dokumentów ICAO, to do tego raportu musi być dołączone pismo z propozycjami konkretnych działań.

**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 **Zalecenie.** – Państwo prowadzące badanie lub inne Państwo wydające zalecenie dotyczące bezpieczeństwa powinno wdrożyć procedury archiwizacji odpowiedzi otrzymanych w związku z wydanym zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa.

6.12 **Zalecenie.** – Państwo, które otrzymuje zalecenie dotyczące bezpieczeństwa powinno wdrożyć procedury monitorowania postępu działań podjętych w związku z tym zaleceniem.

ROZDZIAŁ 7. SPRAWOZDAWCZOŚĆ ADREP

Uwaga 1. – W Załączniku 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 W przypadku zaistnienia 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 urzędnicy lub eksperci; i
- f) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Wypadki statków powietrznych o masie 2250 kg lub mniejszej

7.2 W przypadku zaistnienia wypadku statku powietrznego nie spełniającego warunków punktu 7.1, a okoliczności dotyczą problemów zdadności do lotu lub takich, którymi mogą być zainteresowane inne Państwa, to Państwo prowadzące badanie kieruje 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 urzędnicy lub eksperci.

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 W przypadku zaistnienia 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. – *Typy incydentów, którymi ICAO jest szczególnie zainteresowana z powodu badań w zakresie zapobiegania wypadkom wymieniono w Załączniku C.*

ROZDZIAŁ 8. ŚRODKI ZAPOBIEGANIA WYPADKOM

Uwaga. – Oprócz postanowień niniejszego rozdziału, w Załączniku 19 – Zarządzanie Bezpieczeństwem zawarte są inne postanowienia dotyczące propagowania 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. Kolejne 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 (wypadków i incydentów). Dalsze 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 dotyczących 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;
- 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 i pełnomocnego przedstawicielstwa;
- 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, ostateczne 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 **Urazy osób.** Należy wypełnić poniższą tabelę (liczbami):

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

Uwaga. – Urazy śmiertelne obejmują wszystkie przypadki śmiertelne, określone jako bezpośredni skutek urazów doznanych podczas wypadku. Poważny uraz zdefiniowany 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, np. 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 sprawności.

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 pokładowe.** Rozmieszczenie elementów rejestratorów pokładowych na statku powietrznym; ich stan po odzyskaniu oraz istotne dane z nich uzyskane.

1.12 **Informacje o wraku 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 urazami, 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 nie włączone 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 wyrażen „przyczyny” jak i „czynniki sprzyjające” lub obydwu tych wyrażen.

4. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

W stosownych przypadkach krótko przedstawić przyjęte 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.

DODATEK 2. OCHRONA DOKUMENTÓW DOTYCZĄCYCH BADANIA WYPADKÓW I INCYDENTÓW

1. WPROWADZENIE

Uwaga 1. – Ujawnienie lub wykorzystanie dokumentów wymienionych w rozdziale 5, 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 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 i incydentów; i*
- b) Pomóc właściwym organom w realizacji ustaleń wymaganych w pkt 5.12.*

W niniejszym Dodatku :

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

Uwaga 3. – Postanowienia dotyczące wykorzystywania i ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa i związanych z nimi źródeł oraz pokrewnych źródłach, 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 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 5.12 i niniejszym Dodatku dla dokumentów wymienionych w 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.

Nieujawnianie zapisów dźwięku i obrazu

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

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

- c) 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 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 nie można określić istotnego stanu faktycznego w postępowaniu bez tego dokumentu.

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) zamiar wykorzystania 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 uczynione 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 (Doc 10053), Część I – Ochrona dokumentów z badania wypadków i incydentów).

5. DOKUMENTOWANIE DECYZJI

Zalecenie. – Właściwy organ powinien rejestrować powody, dla których zdecydowano o 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) wszczęcie oddzielnego badania dla tych innych celów; lub
- b) rozgraniczanie pomiędzy częściami 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.
- d) *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.

ZAŁĄCZNIKI

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

Normy i zalecane praktyki 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 zdatność do lotu może ponosić w całości lub w części Państwo operatora lub Państwo rejestracji. Niekiedy operator, zgodnie z systemem kontroli zdatności 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 stosownego badania.

ZAŁĄCZNIK B. LISTA KONTROLNA POWIADAMIANIA I PRZESYŁANIA RAPORTÓW

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

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

1. POWIADAMIANIE – WYPADKI I POWAŻNE INCYDENTY

<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 (odnośnie 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 (odnośnie 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, z którego pochodzą ofiary śmiertelne lub poważnie ranne Państwo udostępniające informacje, ważne obiekty 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 obiekty 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	Incydentów 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
		Dokumenty ICAO	ICAO	6.9

ZAŁĄCZNIK C. WYKAZ 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, zachodzi 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, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

2. Wymienione poniżej incydenty są typowymi przykładami takich, które mogą być poważnymi incydentami. Wykaz nie jest zamknięty i służy jedynie jako przewodnik dotyczący definicji „poważnego incydentu”.

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 łądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, na drodze kołowania¹ lub nieprzydzielonej drodze startowej.

Rażące błędy dotyczące parametrów lotu podczas startu lub początkowego wznoszenia.

Pożary i/lub dym w kabinie załogi, w przedziale pasażerskim lub 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 dezintegracja 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 podczas lotu.

Ilość paliwa lub sytuacje związane z jego dopływem, wymagające zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej takie jak: niewystarczająca ilość, brak paliwa, niedostateczny dopływ, brak możliwości wykorzystania wszystkiego 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.

Awaria systemów, 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.

ZAŁĄCZNIK D. WYTYCZNE DOTYCZĄCE ODCZYTYWANIA I ANALIZY ZAPISÓW REJESTRATORÓW POKŁADOWYCH

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 pokładowych. Istotne jest, aby odczytu rejestratorów pokładowych 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 pokładowych (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 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:

- a) obiekty i urządzenia do odczytywania rejestratorów powinny zapewniać:
- b) możliwość demontażu i odczytywania rejestratorów, które doznały poważnych uszkodzeń;
- c) możliwość odtworzenia oryginalnego zapisu/modułu pamięci bez konieczności użycia urządzenia producenta lub obudowy rejestratora, która była narażona na udział w wypadku lub incydencie;
- d) możliwość ręcznego analizowania nieprzetworzonych binarnych plików z rejestratora pokładowego z zapisem cyfrowym na taśmie;
- e) możliwość cyfrowego wzmocnienia i filtrowania zapisu dźwięku za pomocą odpowiedniego oprogramowania; i
- f) możliwość graficznej analizy danych w celu uzyskania dodatkowych parametrów, które bezpośrednio nie były zapisywane, co pozwala na zweryfikowanie danych poprzez sprawdzanie 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 pokładowego. Ponieważ informacje z rejestratora pokładowego często mogą ujawnić problemy zdatności do lotu, Państwo producenta (lub projektu) powinno mieć swojego przedstawiciela obecnego przy odczytywaniu i analizie danych z rejestratora pokładowego 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 pokładowego mogą ujawnić problemy eksploatacyjne, Państwo operatora powinno także mieć przedstawiciela obecnego przy odczytywaniu i analizie danych z rejestratora pokładowego.

Zalecane procedury

Zapisy rejestratora pokładowego 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 pokładowe 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 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 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.

ZAŁĄCZNIK 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 odchyień w konfiguracji (*Configuration Deviation List (CDL)*), nie są uważane jako 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 odnosi poważne urazy 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 odchyień 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 wykonywane 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.

- KONIEC -