

Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania



Załącznik 13
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę do 23 lutego 2010 roku
i od 18 listopada 2010 roku zastępuje wszystkie
wcześniejsze wydania Załącznika 13.

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

Wydanie dziesiąte
Lipiec 2010

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
Dziewiąte wydanie 2001
Dziesiąte wydanie 2010

Załącznik 13, *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*

Numer zamówienia: AN 13

ISBN 978-92-9231-526-9

© ICAO 2010

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

ZMIANY

Zmiany są ogłaszane w suplementach do *Katalogu Publikacji ICAO* (Catalogue of ICAO Publications); Katalog i jego suplementy są dostępne na stronie internetowej ICAO www.icao.int. Poniżej umieszczono tabelę do rejestracji zmian.

REJESTR ZMIAN I KOREKT

ZMIANY			
Nr	Data, od kiedy obowiązuje	Data wprowadzenia	Kto wprowadził
1 - 13	Wprowadzone do niniejszego wydania		

KOREKTY			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Kto wprowadził

SPIS TREŚCI

Strona:

PRZEDMOWA	(ix)
ROZDZIAŁ 1. Definicje	1-1
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie	2-1
ROZDZIAŁ 3. Postanowienia ogólne	3-1
Cel badania	3-1
Państwowy program bezpieczeństwa	3-1
Ochrona dowodów, nadzorowanie i usuwanie statku powietrznego	3-1
Odpowiedzialność Państwa zdarzenia	3-1
Postanowienia ogólne	3-1
Prośba ze strony Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora lub Państwa Producenta	3-1
Zwolnienie spod nadzoru	3-2
ROZDZIAŁ 4. Powiadamanie	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
Wysyłanie	4-1
Forma i treść	4-1
Język	4-1
Informacje uzupełniające	4-2
Odpowiedzialność Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta	4-3
Informacja. Uczestnictwo	4-3
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
Wysyłanie	4-3
Odpowiedzialność Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta	4-4
Informacja. Uczestnictwo	4-4

	<i>Strona</i>
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, które nie jest Umawiającym się Państwem	5-1
Państwo Rejestracji	5-1
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
Przewodniczący zespołu badawczego. Wyznaczanie	5-3
Przewodniczący zespołu badawczego. Dostęp i kontrola	5-3
Rejestratory parametrów lotu. Wypadki i incydenty	5-3
Sekcja zwłok	5-4
Badania lekarskie	5-4
Koordynacja. Organa sądowe	5-4
Informowanie organów ochrony lotnictwa	5-4
Nieujawnianie dokumentacji	5-4
Wznowienie badania	5-5
Odpowiedzialność każdego Państwa	5-5
Informacja. Wypadki i incydenty	5-5
Odpowiedzialność Państwa Rejestracji i Państwa Operatora	5-6
Rejestratory parametrów lotu. Wypadki i poważne incydenty	5-6
Informacje o organizacjach	5-6
Uczestnictwo w badaniu	5-6
Uczestnictwo Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora i Państwa Producenta	5-6
Prawa	5-6
Obowiązki	5-7
Uczestnictwo innych Państw	5-7
Prawa	5-7
Uprawnienia pełnomocnych przedstawicieli	5-7
Doradcy	5-7
Uczestnictwo	5-7
Obowiązki	5-8
Uczestnictwo Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych urazów	5-8
Prawa i uprawnienia	5-8

	<i>Strona</i>
ROZDZIAŁ 6. Raport Końcowy	6-1
Odpowiedzialność każdego Państwa	6-1
Ujawnianie informacji. Zgoda	6-1
Odpowiedzialność Państwa prowadzącego badanie	6-1
Konsultacja	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
Wysyłanie	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
Systemy zgłaszania incydentów	8-1
Systemy baz danych i analiza. Działania zapobiegawcze	8-1
Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa	8-2
DODATEK. Wzór Raportu Końcowego	APP-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 wysyłania raportów	ATT B-1
ZAŁĄCZNIK C. Wykaz przykładów poważnych incydentów	ATT C-1

	<i>Strona</i>
ZAŁĄCZNIK D. Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu	ATT D-1
ZAŁĄCZNIK E. Wskazówki prawne dotyczące ochrony informacji z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa	ATT E-1
ZAŁĄCZNIK F. Struktura państwowego programu bezpieczeństwa (SSP)	ATT F-1
ZAŁĄCZNIK G. Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych	ATT G-1

PRZEDMOWA

Rys historyczny

Normy i zalecane metody postępowania dotyczące badania wypadków statków powietrznych zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę w dniu 11 kwietnia 1951 r. zgodnie z art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.) i nazwane Załącznikiem 13 do Konwencji. Normy i zalecane metody postępowania zostały sformułowane w oparciu o zalecenia Wydziału Badania Wypadków przedłożone na jego Pierwszej Sesji w lutym 1946 r., które zostały następnie dopracowane na Drugiej Sesji Wydziału w lutym 1947 r.

Na Czternastej 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 Producent 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) zalecić wszystkim Umawiającym się Państwom współpracę w zakresie wykorzystywania ww. ekspertów do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej;

i

- 2) *zalecono* „wszystkim Umawiającym się Państwom niezwłoczne powiadomianie 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 informację, wynikającą z prowadzonego badania, która może mieć wpływ na zdatność do lotu danego typu statku powietrznego lub jego wyposażenia, lub może być wykorzystana do poprawy bezpieczeństwa.”

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

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

Zastosowanie

Załącznik został przyjęty zgodnie z postanowieniami art. 37 Konwencji, jednakże badanie wypadków lotniczych jest przedmiotem art. 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 art. 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 art. 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 art. 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 art. 26 Konwencji

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

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

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

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

Rozumie się, że:

- 1) Państwa, zgodnie z art. 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”; i
- 2) zalecana tu procedura nie jest stosowana, jeżeli wypadek statku powietrznego niepowodujący ofiar śmiertelnych lub ciężkich 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 art. 26.

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

Postępowanie Umawiających się Państw

Powiadamanie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na zobowiązanie wynikające z art. 38 Konwencji, zgodnie z którym Umawiające się Państwa powiadamiają ICAO o wszystkich różnicach między ich krajowymi przepisami oraz metodami postępowania a międzynarodowymi normami zawartymi w Załączniku 13 wraz ze zmianami. Umawiające się Państwa proszone są o zawarcie w takim powiadomieniu wszelkich rozbieżności z Zalecanymi metodami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku i wszystkich jego zmianach, jeśli powiadomienie o takich rozbieżnościach jest ważne dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Umawiające się Państwa są również proszone o bieżące informowanie ICAO o wszelkich rozbieżnościach, które mogą w przyszłości 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 art. 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 metodami postępowania a odnośnymi Normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO.

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

Status części składowych Załącznika

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

1. Materiał stanowiący właściwy Załącznik:

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

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

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

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

- d) *Definicje* dotyczą terminów używanych w Normach i zalecanych metodach postępowania, 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 metody postępowania, w której stosuje się dany termin, ponieważ zmiana znaczenia terminu wpływałaby na wymogi.
2. *Materiał przyjęty przez Radę do opublikowania w związku z Normami i zalecanymi metodami postępowania.*
- a) *Przedmowy* zawierają materiały historyczne i wyjaśniające oparte na działalności Rady i obejmujące wyjaśnienia obowiązków Państw w odniesieniu do stosowania Norm i zalecanych metod postępowania, 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 metody postępowania, ale nie stanowiące ich części składowych.
- d) *Załączniki* zawierają materiał uzupełniający Normy i zalecane metody postępowania lub służą jako wskazówki do ich stosowania.

Wybór języka

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

Zasady redakcyjne

W celu wskazania statusu każdej części tekstu zastosowano następujące zasady:

- *Normy* – drukowane są jasną, prostą antyką;
- *Zalecane metody postępowania* – drukowane są jasną kursywą i poprzedzone słowem **Zalecenie**;
- *Uwagi* – drukowane są jasną kursywą i poprzedzone słowem *Uwaga*.

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

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

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

Tabela A. Zmiany do Załącznika 13

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
1 Wydanie	Pierwsza i Druga Sesja Wydziału Badania Wypadków	—	11 kwietnia 1951 r. 1 września 1951 r. 1 grudnia 1951 r.
1 (2 Wydanie)	Rezolucja Zgromadzenia A14-22 i A14-27, Dodatek P, Trzecia Sesja Wydziału Badania Wypadków	Nowe definicje; prawa i obowiązki Państwa Producenta; wstępne i kolejne powiadomienia o wypadku; udział przedstawicieli operatora; raport z dochodzenia; streszczenie raportu i jego wzór.	24 listopada 1965 r. 24 marca 1966 r. 25 sierpnia 1966 r.
2	Trzecia Sesja Wydziału Badania Wypadków	Procedury łączności przy wysyłaniu powiadomień o wypadkach statków powietrznych.	5 grudnia 1966 r. 5 kwietnia 1967 r. 24 sierpnia 1967 r.
3	Spotkanie Wydziału 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 Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/1974), Komitet ds. Bezprawnej Ingerencji	Zmiana nazwy; usunięcie i dodanie definicji; cel badania; zastosowanie rejestratorów parametrów lotu i uprzywilejowany status niektórych dokumentów dotyczących badania; działania podejmowane przez Państwo otrzymujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa; obowiązek Państwa Rejestracji dotyczący uczestnictwa w badaniu pewnych wypadków po otrzymaniu prośby, udostępnienie rejestratorów parametrów lotu pod pewnymi warunkami i żądanie udziału Państwa Producenta, gdy Państwo Rejestracji prowadzi badanie i wynikają problemy zdadności 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 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 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 stosowania
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. 17 listopada 1988 r.
9 (8 Wydanie)	Spotkanie Wydziału Badania Wypadków (AIG/1992)	Zmiana tytułu; nowe lub znowelizowane definicje przyczyn, badania, poważnego incydentu, Państwa Konstruktora, Państwa Producenta i Państwa Operatora; zwiększenie wymagań dotyczących prowadzenia i celu badania, odpowiedzialności, praw i uprawnień Państwa Konstruktora 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 parametrów lotu; 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.	23 marca 1994 r. 25 lipca 1994 r. 10 listopada 1994 r.
10 (9 Wydanie)	Spotkanie Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/1999)	Zmiany w powiadomieniu o wypadku lub poważnym incydencie i nowe postanowienia dotyczące potwierdzenia otrzymania powiadomienia; nowe postanowienia o przedstawianiu szczegółów dotyczących materiałów niebezpiecznych; rozszerzenie postanowień dotyczących odpowiedzialności za wszczęcie, prowadzenie i przekazanie badania; nowe postanowienia dotyczące badań lekarskich; doprowadzenie do zgodności praw i obowiązków Państwa Rejestracji i Państwa Operatora z prawami i obowiązkami Państwa Konstruktora 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 parametrów lotu.	26 lutego 2001 r. 16 lipca 2001 r. 1 listopada 2001 r.

Zmiana	Źródło (źródła)	Zagadnienie(a)	Przyjęcie Wejście w życie Początek stosowania
11	Spotkanie Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/1999); Komisja Żeglugi Powietrznej; Rezolucja Zgromadzenia A35-17	a) udział innych Państw w badaniach; b) nieujawnianie nagrań i stenogramów 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 pas kategorii 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 Państwowego programu bezpieczeństwa; nowy wymóg dotyczący ustanowienia Państwowego 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 Państwowego programu bezpieczeństwa jako nowy Załącznik F.	2 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 18 listopada 2010 r.
13 10 Wydanie	Spotkanie Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/2008)	Zmienione definicje wypadku (w celu uwzględnienia bezzałogowych aparatów powietrznych), pełnomocnego przedstawiciela, przyczyn, badania, zalecenia dotyczące 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 zapisów w celu uwzględnienia zapisów obrazu z kabiny pilotów i ich stenogramów; 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.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

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

Wypadek (Accident). 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 łopaty wirnika głównego, łopaty 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. Jedynie 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 G.

Pełnomocny przedstawiciel (Accredited representative). Osoba wyznaczona przez Państwo na podstawie jej kwalifikacji do udziału w badaniu prowadzonym przez inne Państwo. Jeśli Państwo ustanowiło organ badania wypadków, pełnomocny przedstawiciel wyznaczany jest zwykle z tego organu.

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

Statek powietrzny (Aircraft). Każde urządzenie, utrzymujące się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza na powierzchnię ziemi.

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

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

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

Incident (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 (Investigation). 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.

Przewodniczący zespołu badawczego (Investigator-in-charge). 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 Przewodniczącego zespołu badawczego do składu komisji lub innego organu.

Masa maksymalna (Maximum mass). Maksymalna certyfikowana masa startowa.

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

Raport wstępny (Preliminary Report). Komunikat wykorzystywany w celu niezwłocznego rozpowszechniania danych uzyskanych w początkowym stadium badania.

Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa (Safety recommendation). Propozycja organu badania wypadków, 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 (Serious incident). 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 bezałogowego 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 (Serious injury). Uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, który:

- a) wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia urazu; lub
- b) spowodował złamanie jakiejkolwiek 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 Konstruktora (State of Design). Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu.

Państwo Producenta (State of Manufacture). Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego.

Państwo miejsca zdarzenia (State of Occurrence). Państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lub incydent.

Państwo Operatora (State of the Operator). Państwo, na którego terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub, jeżeli nie ma takiego miejsca, stałe miejsce przebywania operatora.

Państwo Rejestracji (State of Registry). 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).

Państwowy program bezpieczeństwa (State safety programme). Zintegrowany zestaw przepisów i działań ukierunkowany 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, które nie jest 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 incydentom. Działalność ta nie ma na celu orzekania o winie lub odpowiedzialności.

PAŃSTWOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA

3.2 W celu osiągnięcia zadowalającego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym Państwa ustanawiają Państwowe programy bezpieczeństwa.

Uwaga. Podstawowe wiadomości dotyczące wdrożenia i utrzymania Państwowego programu bezpieczeństwa zawarte są w Załączniku F, a wskazówki dotyczące Państwowego programu bezpieczeństwa są zawarte w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management Manual) (SMM) - (Doc 9859).

OCHRONA DOWODÓW, NADZOROWANIE I USUWANIE STATKU POWIETRZNEGO

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Postanowienia ogólne

3.3 Państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu ochrony dowodów i odpowiedniego zabezpieczenia 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. Odpowiednie zabezpieczenie 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 parametrów lotu wymaga, aby odzyskanie i dalsze postępowanie z rejestratorem i jego zapisami powierzać tylko wykwalifikowanemu personelowi.

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

3.4 Jeżeli ze strony Państwa Rejestracji, Państwa Operatora, Państwa Konstruktora 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 niezbędne działania w celu spełnienia tej prośby, na ile jest to praktycznie możliwe i nie przeszkadza w należytym prowadzeniu badania. Dopuszcza się, że statek powietrzny może być przemieszczany w zakresie niezbędnym do wydobycia osób, zwierząt, poczty i kosztowności lub zabezpieczenia przed zniszczeniem przez pożar lub inne czynniki, lub uniknięcia innego utrudnienia lub zagrożenia 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 niemożliwy, Państwo to we własnym zakresie dokonuje przemieszczenia w 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 badania wypadków i incydentów 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/FSIX.

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

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA MIEJSCA ZDARZENIA

Wysyłanie

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 Konstruktora;
- 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.

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 Konstruktora, 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.

Forma i treść

4.2 Powiadomienie formułowane jest prostym językiem i zawiera te informacje spośród niżej wymienionych, które są bezpośrednio dostępne. Wysłanie powiadomienia 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 (wg czasu miejscowego lub UTC) wypadku lub poważnego incydentu;
- f) ostatnie miejsce startu i miejsce zamierzonego lądowania statku powietrznego;
- g) położenie statku powietrznego w odniesieniu do 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 w dostępie do tego miejsca, lub szczególnych wymagań związanych z dostępem do miejsca zdarzenia;
- l) identyfikacja organu wysyłającego powiadomienie oraz sposób kontaktu w dowolnym czasie z Przewodniczącym zespołu badawczego i z organem badania wypadków 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 wysyłanych 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, wysyła szczegóły pominięte w powiadomieniu, jak również inne znane istotne informacje.

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

Informacja. Uczestnictwo

4.5 **Zalecenie.** *Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora 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 Konstruktora 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, Państwo wyznaczające podaje jego nazwisko i dane kontaktowe, a jeżeli przybędzie on do Państwa miejsca zdarzenia, również datę jego przybycia.

Uwaga 1. Zgodnie z punktem 5.18 Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktor a 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 Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktor a i Państwo Producenta mają 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.

4.7 Po otrzymaniu powiadomienia Państwo Operatora niezwłocznie, za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka wysyła 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

Wysyłanie

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 Konstruktor a;
- 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.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA OPERATORA,
PAŃSTWA KONSTRUKTORA I PAŃSTWA PRODUCENTA**

Informacja. Uczestnictwo.

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

4.10 Po otrzymaniu powiadomienia Państwo Operatora, Państwo Konstruktora 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 Państwo wyznaczające podaje jego nazwisko i dane kontaktowe, a jeżeli będzie obecny podczas badania, również datę jego przybycia.

Uwaga 1. Zgodnie z punktem 5.18, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora 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 Konstruktor a 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 wysyła 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 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 podejmuje 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 bezzalogowych 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.

WYPADKI LUB INCYDENTY NA TERYTORIUM PAŃSTWA, KTÓRE NIE JEST 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 Konstruktora 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 Konstruktora 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 badania wypadków 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) w stosownych przypadkach wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- c) jeśli jest to możliwe, ustalenie przyczyn i/lub okoliczności sprzyjających; oraz
- d) opracowanie raportu końcowego.

Jeżeli to możliwe, dokonywane są oględziny miejsca wypadku, badania szczątków statku powietrznego oraz zbierane 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.

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, a badanie nie było zakłócanie przez administracyjne lub sądowe dochodzenia lub postępowania.

Uwaga. Cel powyższego zalecenia może być osiągnięty poprzez ustawodawstwo, protokoły lub porozumienia pomiędzy organami badania wypadków a organami sądowymi.

Przewodniczący zespołu badawczego. Wyznaczenie

5.5 Państwo prowadzące badanie wyznacza Przewodniczącego zespołu badawczego i niezwłocznie rozpoczyna badanie.

Przewodniczący zespołu badawczego. Dostęp i kontrola

5.6. Przewodniczący zespołu badawczego posiada swobodny dostęp do szczątków statku powietrznego i wszystkich związanych z wypadkiem materiałów, łącznie z rejestratorami parametrów lotu i zapisami służb kontroli ruchu lotniczego (ATS) oraz posiada nad nimi nieograniczoną kontrolę, aby zapewnić możliwość ich niezwłocznego szczegółowego zbadania przez upoważnione osoby uczestniczące w nadaniu.

Rejestratory parametrów lotu. Wypadki i incydenty

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

5.8 **Zalecenie.** W przypadku, kiedy Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie dysponuje odpowiednimi urządzeniami do dokonania odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu, 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.

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 Przewodniczącym zespołu badawczego a organami sądowymi. Szczególną uwagę poświęca się dowodom, które wymagają niezwłocznej rejestracji i analizy w celu pomyślnego zakończenia badania. Dotyczy to badań i identyfikacji ofiar oraz odczytu zapisów rejestratorów parametrów lotu.

Uwaga 1. 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 parametrów lotu i ich zapisami, mogą być rozwiązane przez urzędnika organu sądowego przenoszącego zapisy do miejsca odczytu, a więc tym samym sprawującego nad nimi nadzór.

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

Informowanie organów ochrony lotnictwa

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

Niejawnianie dokumentacji

5.12 Państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie ujawnia poniższych dokumentów dla celów innych niż badanie wypadku lub incydentu, chyba że odpowiednie władze danego Państwa odpowiedzialne za wymiar sprawiedliwości ustalą, że ich ujawnienie jest korzystniejsze niż wewnętrzne i międzynarodowe negatywne skutki, które takie działanie może spowodować dla przedmiotowego badania lub jakichkolwiek przyszłych badań:

- a) wszelkich oświadczeń osób uzyskanych w toku badania przez organa prowadzące badanie;
- b) wszelkiej korespondencji między osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
- c) danych medycznych lub prywatnych, dotyczących osób uczestniczących w wypadku lub incydencie;
- d) zapisów pokładowych rejestratorów dźwięku i ich stenogramów;
- e) zapisów i stenogramów zapisów z organów kontroli ruchu lotniczego;
- f) zapisów obrazu z kabiny pilotów i żadnej części stenogramów z takich zapisów; i
- g) opinii wyrażanych w analizie informacji, łącznie z informacjami z rejestratorów parametrów lotu.

5.12.1 Dokumenty te 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 1. Wyżej wymienione dokumenty, zawierające informacje podane dobrowolnie przez osoby przesłuchiwane w toku badania wypadku lub incydentu, mogą być wykorzystane w niewłaściwy sposób do celów postępowania dyscyplinarnego, cywilnego, administracyjnego lub karnego. Jeśli takie informacje będą rozpowszechniane, to w przyszłości mogą nie być otwarcie ujawniane prowadzącym badania. Brak dostępu do tego typu informacji zakłóciłby proces badania i poważnie wpłynął na bezpieczeństwo lotów.

Uwaga 2. Załącznik E zawiera wskazówki prawne dotyczące ochrony informacji z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa.

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

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 wszczyło 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

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

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA REJESTRACJI I
PAŃSTWA OPERATORA**

Rejestratory parametrów lotu. Wypadki i poważne incydenty

5.16 W przypadku, gdy statek powietrzny uczestniczący w wypadku lub poważnym incydencie ląduje w Państwie innym niż Państwo miejsca zdarzenia, Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora, w odpowiedzi na prośbę Państwa prowadzącego badanie, dostarcza temu ostatniemu zapisy rejestratorów parametrów lotu, 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 parametrów lotu.

Informacje o organizacjach

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

UCZESTNICTWO W BADANIU

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

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

Prawa

5.18 Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, Państwo Konstruktora 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 Konstruktora 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 Konstruktora 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 pełnomocnym przedstawicielom.

5.21 **Zalecenie.** *W przypadku, gdy ani Państwo Konstruktora, ani Państwo Producenta, nie wyznaczą pełnomocnego przedstawiciela, Państwo prowadzące badanie powinno zaprosić do uczestnictwa organizacje odpowiedzialne 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 Konstruktora 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 Konstruktora 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 Konstruktora 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 Przewodniczącego zespołu badawczego, 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 związanych z postępami badania, łącznie z dyskusjami odnoszącymi się do 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 Konstruktora 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 wiadomości publicznej, informacji o postępach badania; i
- c) otrzymania kopii Raportu Końcowego.

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

Uwaga. Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom są podane w dokumencie Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom (Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families) (Circ 285).

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 opracowany według wzoru przedstawionego w Dodatku. Można go jednakże przystosować, uwzględniając okoliczności wypadku lub incydentu.*

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAŻDEGO PAŃSTWA

Ujawnianie informacji. Zgoda.

6.2 Państwo nie wysyła, nie publikuje i nie udostępnia 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 Konstruktora;
- 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 urzędnienia 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 Konstruktora 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 wysyła niezwłocznie Raport Końcowy z badania wypadku do:

- a) Państwa, które wszczęło badanie;
- b) Państwa Rejestracji;
- c) Państwa Operatora;
- d) Państwa Konstruktora;
- 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, niekoniecznie 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 publiczne oświadczenie tymczasowe 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.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

6.8 Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu organ badania wypadków lub incydentów 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 badania wypadków innych zainteresowanych Państw oraz do ICAO, jeżeli dotyczą 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 rozważy, albo dlaczego żadne działania nie będą podjęte.

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 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 od okoliczności;
- b) Państwa Operatora;
- c) Państwa Konstruktora;
- d) Państwa Producenta;
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urządzenia lub ekspertów; i
- f) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Wypadki statków powietrznych o masie 2250 kg lub mniejszej

7.2 W przypadku zaistnienia wypadku statku powietrznego niespełniającego warunków punktu 7.1, a okoliczności dotyczą problemów zdatności 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 Konstruktora;
- d) Państwa Producenta; i
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urządzenia lub ekspertów.

Język

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

Wysyłanie

7.4 Raport Wstępny wysyła 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. Celem poniższych wymogów jest promowanie zapobiegania wypadkom poprzez zbieranie i analizę danych dotyczących bezpieczeństwa oraz szybką wymianę informacji dotyczących bezpieczeństwa jako części Państwowego programu bezpieczeństwa.

Systemy zgłaszania incydentów

8.1 Państwo ustanawia system obowiązkowego zgłaszania incydentów w celu ułatwienia zbierania informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa.

8.2 Państwo ustanawia system dobrowolnego zgłaszania incydentów w celu ułatwienia zbierania informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa, które mogą nie zostać pozyskane przez obowiązkowy system zgłaszania incydentów.

Uwaga. Zachęca się Państwa do ustanawiania innych systemów zbierania i przetwarzania danych w celu zbierania danych dotyczących bezpieczeństwa, które mogą nie być pozyskane przez systemy zgłaszania incydentów wymienione w powyższych punktach 8.1 i 8.2.

8.3 System dobrowolnego zgłaszania incydentów jest bezsankcyjny i zapewnia ochronę źródeł informacji.

Uwaga 1. Bezsankcyjny system jest podstawą dobrowolnego zgłaszania.

Uwaga 2. Zachęca się Państwa, aby ułatwiały i promowały dobrowolne zgłaszanie zdarzeń, które mogą wpływać na bezpieczeństwo lotnicze, poprzez dostosowywanie do tych potrzeb obowiązujących przepisów, rozporządzeń i zasad.

Uwaga 3. Wskazówki, dotyczące zarówno obowiązkowych, jak i dobrowolnych systemów zgłaszania incydentów zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management Manual) (SMM) - (Doc 9859).

Uwaga 4. Załącznik E zawiera wskazówki prawne dotyczące ochrony informacji z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa.

Systemy baz danych i analiza. Działania zapobiegawcze

8.4 Państwo ustanawia i utrzymuje bazę danych wypadków i incydentów w celu ułatwienia skutecznej analizy uzyskanych informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa, łącznie z uzyskanymi z własnego systemu zgłaszania incydentów, oraz w celu określenia wymaganych działań zapobiegawczych.

8.5 **Zalecenie.** W celu ułatwienia wymiany danych, w systemach baz danych powinny być wykorzystywane znormalizowane formaty.

Uwaga 1. Wskazówki dotyczące wymogów dla takich baz danych, zostaną udostępnione przez ICAO na wniosek Państwa.

Uwaga 2. Zachęca się Państwa, aby w stosownych przypadkach przy wdrażaniu punktu 8.4 zawierały regionalne porozumienia.

Uwaga 3. Dodatkowe informacje, stanowiące podstawę działań zapobiegawczych mogą być zawarte w Raportach Końcowych dotyczących badanych wypadków i incydentów.

Uwaga 4. Zachęca się Państwa do stosowania kompatybilnych z ADREP systemów zgłaszania wypadków i incydentów, jak również systemów zbierania, przechowywania i rozpowszechniania informacji istotnych dla bezpieczeństwa.

8.6 **Zalecenie.** *Po określeniu działań zapobiegawczych koniecznych do wyeliminowania faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowości dotyczących bezpieczeństwa Państwo powinno wdrożyć te działania i ustanowić proces monitorowania ich realizacji i skuteczności.*

Uwaga. Dodatkowe informacje, stanowiące podstawę działań zapobiegawczych mogą być zawarte w Raportach Końcowych dotyczących badanych wypadków i incydentów.

8.7 **Zalecenie.** *Jeżeli Państwo, analizując informacje zawarte w swojej bazie danych, zidentyfikuje problemy bezpieczeństwa, które uzna za ważne dla innych Państw, to powinno niezwłocznie przekazać im stosowne informacje.*

8.8 **Zalecenie.** *Oprócz zaleceń bezpieczeństwa wynikających z badań wypadków i incydentów, zalecenia mogą wynikać z innych źródeł, w tym z analiz bezpieczeństwa. Jeśli zalecenia dotyczące bezpieczeństwa adresowane są do organizacji w innym Państwie, to powinny też być przesłane do organów zajmujących się badaniem wypadków w tym Państwie.*

Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa

8.9 **Zalecenie.** *Państwa powinny promować tworzenie sieci wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa między wszystkimi użytkownikami systemu lotniczego i powinny ułatwiać swobodną wymianę informacji odnoszących się do faktycznych i potencjalnych nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa.*

Uwaga. W celu ułatwienia wymiany danych niezbędne są znormalizowane definicje, klasyfikacje i wzory. Wskazówki dotyczące wymagań dla sieci wymiany informacji będą udostępnione przez ICAO po przesłaniu wniosku.

DODATEK. 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* (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 badania wypadku 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, ostatnie miejsce startu, czas startu (wg 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 (wg 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			
Nieznaczące/Nie			

Uwaga. Urazy śmiertelne obejmują wszystkie przypadki śmiertelne, określone jako bezpośredni skutek urazów doznanych podczas wypadku. Poważny uraz zdefiniowany jest w Rozdziale 1 niniejszego Załącznika.

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

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

1.5 **Informacje dotyczące personelu:**

- a) odpowiednie informacje o każdym członku załogi latającej, 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 informacje o zdatości do lotu i obsłudze technicznej statku powietrznego (usterki znane przed i podczas lotu, jeżeli miały one jakikolwiek wpływ na wypadek);
- b) krótkie informacje o charakterystykach technicznych, jeżeli to ma 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, łącznie z prognozą pogody i jej faktycznym stanem, jak również możliwość uzyskania informacji meteorologicznych przez załogę;

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

1.8 **Pomoce nawigacyjne.** Stosowne informacje o środkach nawigacyjnych będących do dyspozycji, łącznie ze środkami lądowania, takimi jak: ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, wizualne środki naziemne itd. oraz ich skuteczności w czasie wypadku.

1.9 **Łączność.** Stosowne informacje o mobilnej i stacjonarnej łączności lotniczej i o jej skuteczności.

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

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

1.12 **Informacje o szczątkach i zderzeniu.** Ogólne informacje o miejscu wypadku i charakterystyce rozmieszczenia szczątków; wykryte defekty 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 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 działalności administracyjnej.** 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 eksploatacji lotnisk, służby meteorologiczne i organ nadzoru. Informacje mogą obejmować między innymi strukturę organizacyjną i funkcje, zasoby, status ekonomiczny, strategie zarządzania oraz metody i zasady postępowania, 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 i ustalenia przyczyn.

3. WNIOSKI

Wymienić ustalenia, przyczyny i okoliczności sprzyjające ustalone w toku badania. Wykaz przyczyn powinien obejmować zarówno te bezpośrednie, jak i głębsze przyczyny systemowe.

Uwaga. - Jak to określono 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.

ZAŁĄCZNIKI

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

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

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

Czasami porozumienia o leasingu lub wymianie statków powietrznych przewidują również przekazanie ich 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 WYSYŁANIA 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 wewnętrzne** - wypadki lub poważne incydenty zaistniałe na terytorium Państwa Rejestracji;
- **Inne zdarzenia** - wypadki lub poważne incydenty zaistniałe na terytorium Państwa, które nie jest 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 Konstruktora Państwo Producenta ICAO (odnośnie statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turboodrzutowym)	4.1
Państwo Rejestracji	Zdarzeń krajowych i innych	Państwo Operatora Państwo Konstruktora Państwo Producenta ICAO (odnośnie statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turboodrzutowym)	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 Konstruktora Państwa Producenta Państwo zainteresowane w związku z ofiarami śmiertelnymi Państwo udostępniające informacje, ważne urzędnicy lub ekspertów	6.4
		Statków powietrznych o masie większej niż 5700 kg	ICAO	6.7

3. RAPORT ADREP

Wypadki i poważne 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 Konstruktora Państwo Producenta. Państwo udostępniające informacje, ważne urzędnicy lub ekspertów ICAO	7.1
		Wypadków statków powietrznych o masie 2250 kg lub mniejszej, jeżeli dotyczy 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 sprawozdania</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Do kogo wysyła</i>	<i>Nr pkt w Załączniku 13</i>
Państwo prowadzące analizę danych dotyczących bezpieczeństwa	Dowolny	Problemów uważanych za interesujące dla innych Państw	Zainteresowane Państwa	8.7
Państwa wydające zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	Zalecenia dotyczące innego Państwa	Organ badania wypadków w tym Państwie	6.8 8.8

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 incydu”.

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

Minimalne uniknięcie zderzenia z ziemią w locie kontrolowanym.

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

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

Łądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, na drodze kołowania¹ lub nieprzydzielonej drodze startowej.

Rażące błędy dotyczące parametrów lotu podczas startu lub początkowego wznoszenia.

Požary i dym w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożary silnika, nawet jeśli zostały ugaszone z wykorzystaniem środków gaśniczych.

Zdarzenia wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę.

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 latającej podczas lotu.

Ilość paliwa wymagająca zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej.

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

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

¹ z wyłączeniem zaaprobowanych operacji śmigłowców

Awaria systemów, zjawiska atmosferyczne, przekroczenia ograniczeń parametrów lotu lub inne zdarzenia, które mogły spowodować utrudnienia w sterowaniu statku powietrznego.

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

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

Etap wstępny

Pierwsze godziny po zaistnieniu poważnego wypadku są trudnym okresem dla organu badania wypadków każdego Państwa. Jedną z najpilniejszych decyzji jest wybór miejsca odczytu i analizy danych z rejestratorów parametrów lotu. Istotne jest, aby odczytu rejestratorów parametrów lotu dokonać w możliwie najkrótszym czasie po wypadku. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może wpłynąć na badanie na miejscu wypadku, gdzie dowody są czasem nietrwałe. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może też zaowocować sprawnym 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 badania wypadków 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.

Obiekty i urządzenia do odczytywania rejestratorów powinny zapewniać:

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

Uczestnictwo Państwa Producenta (lub Konstruktora) i Państwa Operatora

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

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

Zalecane procedury

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

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

Instytucja, w której odczytuje się zapisy rejestratorów 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 PRAWNE DOTYCZĄCE OCHRONY INFORMACJI Z SYSTEMÓW ZBIERANIA I PRZETWARZANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA

1. WPROWADZENIE

1.1 Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem jest niezbędna dla zapewnienia ich nieprzerwanej dostępności. Wykorzystanie tych informacji w celach innych niż związane z bezpieczeństwem może utrudnić ich dostępność w przyszłości, co miałoby niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo. Fakt ten został uznany na 35-tym Zgromadzeniu ICAO, które stwierdziło, iż istniejące krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze wielu Państw nie zawsze w odpowiedni sposób regulują kwestię ochrony informacji przed niewłaściwym wykorzystaniem.

1.2 Wskazówki zawarte w niniejszym Załączniku mają pomóc Państwom wprowadzić w życie przepisy ustawowe i wykonawcze chroniące informacje zgromadzone w systemach zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (SDCPS), jednocześnie nie naruszając właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości. Celem jest zapobieganie niewłaściwemu wykorzystaniu danych, zebranych wyłącznie dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

1.3 Z powodu różnych systemów prawnych w poszczególnych Państwach, niniejsze wskazówki muszą pozwalać Państwom na elastyczność w tworzeniu własnych przepisów ustawowych i wykonawczych zgodnie z ich zasadami i praktyką.

1.4 Wskazówki zawarte w niniejszym Załączniku mają zatem formę zbioru zasad stworzonych w oparciu o przykłady przepisów ustawowych i wykonawczych udostępnionych przez Państwa. Koncepcje opisane w tych zasadach mogą być modyfikowane i dostosowywane do szczególnych potrzeb Państw wprowadzających przepisy ustawowe i wykonawcze w celu ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa.

1.5 W niniejszym Załączniku niżej wymienione terminy rozumiane są następująco:

- a) *informacje dotyczące bezpieczeństwa* – informacje zawarte w systemach SDCPS, stworzonych wyłącznie w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego i podlegające ochronie zgodnie z warunkami wyszczególnionymi poniżej w punkcie 3.1;
- b) *personel operacyjny* – osoby zaangażowane w operacje lotnicze, zajmujące stanowiska związane z dostarczaniem do SDCPS informacji dotyczących bezpieczeństwa. Są to m.in. załogi latające statków powietrznych, kontrolerzy ruchu lotniczego, radiooperatorzy lotniczy, pracownicy obsługi technicznej, załogi kabinowe, dyspozytorzy lotniczy i obsługa płyt;
- c) *niewłaściwe wykorzystanie* – wykorzystanie informacji dotyczących bezpieczeństwa do celów innych niż te, dla których zostały one zebrane, tj. wykorzystanie informacji w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym i karnym przeciwko personelowi operacyjnemu, i/lub podanie ich do publicznej wiadomości;
- d) *SDCPS* – systemy przetwarzania i przekazywania, bazy danych, schematy wymiany informacji i zapisów, do których zalicza się:
 - 1) dokumenty dotyczące badania wypadków i incydentów, opisane w Rozdziale 5;
 - 2) systemy obowiązkowego zgłaszania incydentów, opisane w Rozdziale 8;
 - 3) systemy dobrowolnego zgłaszania incydentów, opisane w rozdziale 8; i
 - 4) samoujawniające systemy sprawozdawcze, w tym automatyczne systemy pozyskiwania danych, opisane w Załączniku 6, Część I, Rozdział 3, jak również manualne systemy pozyskiwania danych.

Uwaga. Informacje o systemach zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa są zawarte w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem” (Safety Management Manual (SMM) - Doc 9859).

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Jedynym celem ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem jest zapewnienie ich nieprzerwanej dostępności, aby możliwe było podejmowanie w odpowiednim czasie właściwych działań zapobiegawczych i poprawa bezpieczeństwa lotniczego.

2.2 Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa nie ma na celu zakłócania właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości w Państwach.

2.3 Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze chroniące informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny zapewnić osiągnięcie kompromisu pomiędzy potrzebą ochrony informacji w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego, a potrzebą właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości.

2.4 Narodowe przepisy i uregulowania prawne chroniące informacje dotyczących bezpieczeństwa powinny zapobiegać niewłaściwemu ich wykorzystywaniu.

2.5 Zapewnienie ochrony niejawnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w określonych warunkach jest częścią obowiązków Państwa w zakresie bezpieczeństwa.

3. ZASADY OCHRONY

3.1 Informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny podlegać ochronie przed niewłaściwym ich wykorzystaniem zgodnie z określonymi warunkami. Warunki te powinny obejmować między innymi to, że były zbierane dla wyraźnie określonych celów bezpieczeństwa i że ich ujawnianie mogłoby utrudnić w przyszłości ich pozyskiwanie.

3.2 Sposób ochrony powinien być indywidualnie określony dla każdego SDCPS z uwzględnieniem charakteru zawartych w nim informacji dotyczących bezpieczeństwa.

3.3 Należy ustanowić formalną procedurę zapewnienia ochrony niejawnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, zgodnie z określonymi warunkami.

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

3.5 Wykorzystanie informacji dotyczących bezpieczeństwa w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym lub karnym, powinno odbywać się wyłącznie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń zagwarantowanych przez prawo krajowe.

4. ZASADY ODSTĘPSTW

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

- a) istnieją dowody, że zdarzenie zostało spowodowane poprzez czyny, które w świetle prawa uważa się za postępowanie mające na celu spowodowanie szkody, lub postępowanie ze świadomością, że mogłyby wyniknąć szkody, co uważa się za równoznaczne z zachowaniem lekkomyślnym, rażącym zaniedbaniem, lub umyślnym zachowaniem niezgodnym z etyką;
- b) właściwy organ uważa, że istnieją uzasadnione okoliczności wskazujące, iż zdarzenie mogło być spowodowane przez postępowanie mające na celu spowodowanie szkody, lub postępowanie ze świadomością, że mogłyby wyniknąć szkody, co uważa się za równoznaczne z zachowaniem lekkomyślnym, rażącym zaniedbaniem, lub umyślnym zachowaniem niezgodnym z etyką; lub

- c) z oceny odpowiednich władz wynika, że ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest konieczne dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości oraz że ich ujawnienie przeważa nad wewnętrznymi i międzynarodowymi negatywnymi skutkami, które takie ujawnienie może spowodować dla dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa w przyszłości.

5. UJAWNIANIE PUBLICZNE

5.1 Zgodnie z zasadami ochrony i odstępstw określonymi powyżej, każda osoba, która zwraca się z prośbą o ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa powinna uzasadnić ich ujawnienie.

5.2 Powinny zostać ustanowione formalne kryteria ujawniania informacji dotyczących bezpieczeństwa, obejmujące między innymi następujące zasady:

- a) ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest konieczne do zmiany warunków, które zagrażają bezpieczeństwu i/lub zmiany zasad i uregulowań prawnych;
- b) ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa nie ograniczy w przyszłości ich dostępności dla celów zwiększenia bezpieczeństwa;
- c) ujawnienie odpowiednich danych personalnych zawartych w informacjach dotyczących bezpieczeństwa jest zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony prywatności;
- d) ujawnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest dokonywane w formie bezosobowej, streszczonej lub zbiorczej.

6. OBOWIĄZKI DEPOZYTARIUSZA INFORMACJI

Każdy system SDCPS powinien mieć wyznaczonego depozytariusza. Do obowiązków depozytariusza informacji dotyczących bezpieczeństwa należy stosowanie wszystkich możliwych form ich ochrony przed ujawnieniem, chyba że:

- a) depozytariusz informacji dotyczących bezpieczeństwa posiada zezwolenie autora informacji na ich ujawnienie; lub
- b) depozytariusz informacji dotyczących bezpieczeństwa jest przekonany, że ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest zgodne z zasadami odstępstw.

7. OCHRONA ZAREJESTROWANYCH INFORMACJI

Biorąc pod uwagę, że nagrywanie tła wymagane przez prawo, np. na rejestratorach dźwięku w kabinie załogi (CVRs), może być postrzegane jako (niedotyczące innych zawodów) naruszenie prywatności personelu operacyjnego:

- a) zgodnie z powyższymi zasadami ochrony i odstępstw, krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze powinny traktować nagrania tła wymagane przepisami jako uprzywilejowane informacje chronione, tj. informacje podlegające szczególnej ochronie; i
- b) krajowe przepisy i uregulowania prawne powinny zapewniać szczególne środki ochrony takich zapisów dotyczące ich poufności i upubliczniania. Takie szczególne środki ochrony zapisów tła wymaganych prawem, mogą zawierać zakaz podawania ich do publicznej wiadomości.

ZAŁĄCZNIK F. STRUKTURA PAŃSTWOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA (SSP)

Niniejszy Załącznik przedstawia strukturę wdrożenia i utrzymywania Państwowego programu bezpieczeństwa (SSP). SSP jest systemem zarządzania służącym zarządzaniu bezpieczeństwem przez Państwo. Dokument obejmuje cztery główne zagadnienia i jednocześnie tematów, które są scharakteryzowane poniżej. Proces wdrożenia SSP jest uzależniony od wielkości i złożoności systemu lotniczego danego Państwa i może wymagać koordynacji między różnorodnymi organami odpowiedzialnymi w Państwie za poszczególne elementy lotnictwa cywilnego. Struktura SSP przedstawiona w niniejszym Załączniku oraz struktura Systemu zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management System - SMS) określone przez ICAO muszą być postrzegane jako komplementarne, ale jednak odrębne. Niniejszy Załącznik zawiera również krótki opis każdego elementu struktury.

1. Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa

- 1.1 Państwowe ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa
- 1.2 Zakres odpowiedzialności i obowiązki Państwa
- 1.3 Badanie wypadków i incydentów
- 1.4 Polityka egzekwowania prawa

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez Państwo

- 2.1 Wymagania dotyczące bezpieczeństwa dla SMS usługodawców
- 2.2 Porozumienie dotyczące działań usługodawców w zakresie bezpieczeństwa

3. Zapewnianie bezpieczeństwa przez Państwo

- 3.1 Nadzór nad bezpieczeństwem
- 3.2 Zbieranie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa
- 3.3 Ukierunkowanie nadzoru (na podstawie danych dotyczących bezpieczeństwa) na dziedziny wzbudzające więcej obaw lub o większych potrzebach

4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo

- 4.1 Wewnętrzne szkolenia, przekazywanie i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa
- 4.2 Zewnętrzne szkolenia, przekazywanie i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Uwaga. W niniejszym Załączniku termin „usługodawca” odnosi się do każdej organizacji świadczącej usługi lotnicze. Pojęcie to obejmuje zatwierdzone organizacje szkoleniowe narażone na zagrożenia bezpieczeństwa w czasie świadczenia usług, użytkowników statków powietrznych, zatwierdzone organizacje obsługi technicznej, organizacje odpowiedzialne za projekt typu i/lub produkcję statków powietrznych, służby ruchu lotniczego i certyfikowane lotniska.

1. Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa

1.1 Państwowe ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa

Państwo ustanawia ramy prawne i szczegółowe przepisy, zgodnie z normami międzynarodowymi i krajowymi, określające jak Państwo będzie realizowało zarządzanie bezpieczeństwem. Obejmuje to udział organizacji lotniczych Państwa w konkretnych działaniach związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w Państwie oraz określenie ról, zakresów odpowiedzialności i relacji pomiędzy tymi instytucjami. Ramy prawne i szczegółowe przepisy podlegają okresowemu przeglądowi, aby zapewnić, że są one nadal użyteczne i odpowiednie dla Państwa.

1.2 Zakres odpowiedzialności i obowiązki Państwa

Państwo identyfikuje, definiuje i dokumentuje wymagania, zakresy odpowiedzialności i obowiązki związane z ustanowieniem i utrzymywaniem SSP. Obejmuje to wytyczne do planowania, organizowania, opracowywania, utrzymywania, kontroli i ciągłego ulepszania SSP w sposób spełniający cele Państwa w dziedzinie bezpieczeństwa. Obejmuje to również jasną deklarację dotyczącą zapewnienia zasobów niezbędnych do realizacji SSP.

1.3 Badanie wypadków i incydentów

Państwo ustanawia niezależny proces badania wypadków i incydentów, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie orzekanie co do winy lub odpowiedzialności. Badania takie wspierają zarządzanie bezpieczeństwem w Państwie. Realizując SSP Państwo utrzymuje niezależność organizacji badania wypadków i incydentów od innych organizacji lotniczych Państwa.

1.4 Polityka egzekwowania prawa

Państwo publikuje politykę egzekwowania prawa, która określa warunki i okoliczności, w których usługodawcom zezwala się na prowadzenie wewnętrznego postępowania w ramach ich SMS i podejmowanie decyzji w przypadkach niektórych naruszeń bezpieczeństwa za aprobatą właściwego organu Państwowego. Polityka egzekwowania prawa określa również warunki i okoliczności, w których naruszenia podlegają ustanowionej procedurze egzekucyjnej.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez Państwo

2.1 Wymagania dotyczące bezpieczeństwa dla SMS usługodawców

Państwo ustanawia zasady określające, jak usługodawcy będą identyfikować zagrożenia i zarządzać ryzykiem bezpieczeństwa. Obejmują one wymagania, konkretne przepisy operacyjne i zasady realizacji SMS usługodawców. Wymagania, konkretne przepisy operacyjne i zasady realizacji podlegają okresowemu przeglądowi, aby zapewnić, że są one nadal użyteczne i odpowiednie dla konkretnych usługodawców.

2.2 Porozumienie dotyczące działań usługodawców w zakresie bezpieczeństwa

Państwo uzgadnia z poszczególnymi usługodawcami działania w zakresie bezpieczeństwa zawarte w ich SMS. Uzgodnione działania poszczególnych usługodawców podlegają okresowemu przeglądowi, aby zapewnić, że są one nadal użyteczne i odpowiednie dla konkretnych usługodawców.

3. Zapewnianie bezpieczeństwa przez Państwo

3.1 Nadzór nad bezpieczeństwem

Państwo ustanawia mechanizmy zapewniające skuteczne monitorowanie ośmiu decydujących elementów nadzoru bezpieczeństwa. Państwo ustanawia również mechanizmy zapewniające, że identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez usługodawców są zgodne z ustalonymi zasadami nadzoru (wymaganiami, konkretnymi przepisami operacyjnymi i zasadami realizacji). Mechanizmy te obejmują inspekcje, audyty i przeglądy, mające zapewnić, że zasady nadzoru ryzyka bezpieczeństwa są właściwie odzwierciedlone w SMS usługodawców, że są stosowane tak jak to przewidziano i że zasady nadzoru wywierają założony wpływ na ryzyko bezpieczeństwa.

3.2 Zbieranie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa

Państwo ustanawia mechanizmy zapewniające zdobywanie i zbieranie danych o zagrożeniach i ryzykach bezpieczeństwa zarówno na poziomie indywidualnym, jak i w formie zbiorczej na poziomie Państwa. Państwo ustanawia również mechanizmy tworzenia informacji z zebranych danych i aktywnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa z usługodawcami i/lub innymi Państwami, stosownie do potrzeb.

3.3 Ukierunkowanie nadzoru (na podstawie danych dotyczących bezpieczeństwa) na dziedziny wzbudzające więcej obaw lub o większych potrzebach

Państwo ustanawia procedury ukierunkowywania inspekcji, audytów i przeglądów w pierwszym rzędzie na dziedziny wzbudzające więcej obaw lub o większych potrzebach. Dziedziny te są identyfikowane poprzez analizę danych o zagrożeniach, ich konsekwencjach operacyjnych oraz szacowanym ryzyku bezpieczeństwa.

4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo

4.1 Wewnętrzne szkolenia, przekazywanie i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Państwo zapewnia szkolenia i promuje znajomość informacji istotnych dla bezpieczeństwa oraz ich dwustronną wymianę w celu wsparcia w instytucjach lotniczych Państwa rozwoju kultury organizacyjnej sprzyjającej skutecznemu i wydajnemu SSP.

4.2 Zewnętrzne szkolenia, przekazywanie i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Państwo zapewnia kształcenie i promuje znajomość ryzyka bezpieczeństwa oraz dwustronną wymianę informacji istotnych dla bezpieczeństwa, w celu wsparcia wśród usługodawców rozwoju kultury organizacyjnej sprzyjającej skutecznemu i wydajnemu SSP.

ZAŁĄCZNIK G. WSKAZÓWKI DO OKREŚLANIA USZKODZEŃ STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Jeżeli silnik oddziela 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 wypadek.
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 klapy, slotu lub innych urządzeń zwiększających siłę nośną, skrzydełek aerodynamicznych itd., które są dopuszczalne do wykonania lotu zgodnie z Wykazem odchyłeń w konfiguracji (*Configuration Deviation List (CDL)*), nie są uważane jako wypadek.
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 załatwieniu, a następnie zostanie poddany szerzej zakrojonym pracom w celu dokonania trwałej naprawy, wtedy zdarzenie nie byłoby klasyfikowane jako wypadek.
7. Jeśli uszkodzenie konstrukcji skutkuje rozhermetyzowaniem lub brakiem możliwości zaizolowania 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 odchyłeń w konfiguracji) ze zdemontowanym, brakującym lub niesprawnym podzespołem, naprawa nie byłaby uznana jako 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 -