

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 996/2010**z dnia 20 października 2010 r.****w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy zapewnić ogólnie wysoki poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Europie, a także należy podjąć wszelkie działania w celu ograniczenia liczby wypadków i incydentów, aby zapewnić zaufanie publiczne do transportu lotniczego.
- (2) Szybkie przeprowadzanie badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym poprawia stan bezpieczeństwa lotniczego i pomaga zapobiegać występowaniu wypadków i incydentów.
- (3) Składanie raportów z wyników badań incydentów związanych z bezpieczeństwem oraz analiza i rozpowszechnianie tych wyników mają podstawowe znaczenie dla poprawienia stanu bezpieczeństwa

lotnictwa. W związku z tym Komisja powinna do dnia 31 grudnia 2011 r. przedstawić wniosek zmieniający dyrektywę 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym ⁽⁴⁾.

- (4) Jedynym celem takiego badania powinno być zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności.
- (5) Należy wziąć pod uwagę Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), która przewiduje podejmowanie działań niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. W szczególności należy uwzględnić załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, z późniejszymi zmianami, w którym określono międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania stosowane przy badaniu wypadków i incydentów statków powietrznych, a także rozumienie stosowanych w nim terminów państwa rejestracji, państwa operatora, państwa konstruktora, państwa producenta i państwa miejsca zdarzenia.
- (6) Zgodnie z międzynarodowymi normami oraz zaleconymi metodami i zasadami postępowania zawartymi w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej badanie wypadków i poważnych incydentów powinno być prowadzone na odpowiedzialność państwa, w którym nastąpił wypadek lub poważny incydent, lub państwa rejestracji, jeśli miejsce wypadku lub poważnego incydentu nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek państwa. Dane państwo może przekazać zadanie prowadzenia badania innemu państwu lub zwrócić się do niego o pomoc. Badanie zdarzeń lotniczych w Unii powinno odbywać się w podobny sposób.
- (7) Doświadczenie wyniesione z wdrażania dyrektywy Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym ⁽⁵⁾ powinno być wykorzystywane w celu poprawy skuteczności badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im w Unii.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 27 maja 2010 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Dz.U. C 132 z 21.5.2010, s. 1.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 września 2010 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 11 października 2010 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

- (8) Należy wziąć pod uwagę zmiany, którym uległy ramy instytucjonalne i prawne regulujące bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w Unii od momentu przyjęcia dyrektywy 94/56/WE; w szczególności należy uwzględnić ustanowienie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”). Należy również uwzględnić wymiar unijny zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, ponieważ bezpieczeństwo lotnicze podlega w coraz większym zakresie uregulowaniom na poziomie unijnym.
- (9) EASA realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa konstruktora, państwa producenta i państwa rejestracji związane z zatwierdzaniem projektu, zgodnie z konwencją chicagowską i załącznikami do niej. Zatem EASA, zgodnie z załącznikiem 13 do konwencji chicagowskiej, powinna być zaproszona do uczestniczenia w badaniu zdarzeń lotniczych, aby przyczynić się, w ramach jej kompetencji, do jego skuteczności i zapewnić bezpieczeństwo projektu statku powietrznego, jednak nie naruszając niezależności badania. Krajowe organy lotnictwa cywilnego powinny być w podobny sposób zapraszane do uczestniczenia w badaniu zdarzeń lotniczych.
- (10) Ze względu na ich zakres odpowiedzialności osoby wyznaczone przez EASA, a także przez krajowe organy lotnictwa cywilnego, powinny mieć dostęp do informacji istotnych dla oceny skuteczności wymogów bezpieczeństwa.
- (11) W celu zapewnienia lepszego zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym, EASA, we współpracy z właściwymi organami państw członkowskich, powinna także brać udział w wymianie informacji w ramach systemów zgłaszania zdarzeń zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE, unikając jednocześnie wszelkich konfliktów interesów. Informacje te powinny być odpowiednio chronione przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem.
- (12) Uznaje się, że uczestniczenie EASA i właściwych organów państw członkowskich w wymianie i analizie informacji objętych dyrektywą 2003/42/WE byłoby z korzyścią dla badania zdarzeń lotniczych poprzez dostęp elektroniczny do istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa zawartych w centralnym archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym.
- (13) Zakres badania zdarzeń lotniczych powinien być określany na podstawie wniosków, które można z nich wyciągnąć i które mogą mieć znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego, zwłaszcza uwzględniając konieczność efektywnego pod względem kosztów wykorzystywania zasobów przeznaczonych na takie badania w Unii.
- (14) Badanie wypadków i incydentów powinno być prowadzone przez niezależny organ ds. badania zdarzeń lotniczych lub pod jego kontrolą, co pozwoli uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz przypadków ewentualnej interwencji z zewnątrz w procesie ustalania przyczyn badanych zdarzeń.
- (15) Organy ds. badania zdarzeń lotniczych zajmują kluczową pozycję w procesie badania zdarzenia lotniczego. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla określenia przyczyn wypadku lub incydentu. Muszą one zatem móc prowadzić badania przy zachowaniu pełnej niezależności oraz również dysponować niezbędnymi środkami finansowymi i zasobami ludzkimi umożliwiającymi prowadzenie wydajnych i skutecznych badań.
- (16) Należy wzmocnić potencjał organów ds. badania zdarzeń lotniczych w państwach członkowskich; konieczna jest także współpraca między tymi organami, która przyczyni się do zwiększenia w Unii skuteczności badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im.
- (17) Należy uznać i umocnić w wymiarze europejskim koordynacyjną funkcję organów ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapewnienia rzeczywistych korzyści w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, opierając się na już istniejącej współpracy pomiędzy tymi organami oraz zasobami badawczymi dostępnymi w państwach członkowskich, które należy wykorzystywać w najbardziej efektywny ze względu na koszty sposób. Najlepszym sposobem na osiągnięcie takiego uznania i umocnienia może być ustanowienie Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych („Sieć”), wraz z wyraźnie zdefiniowaną rolą i zadaniami.
- (18) Sieć powinna realizować swoje zadania koordynacyjne w sposób przejrzysty i niezależny, a Unia powinna ją aktywnie wspierać.
- (19) Cele niniejszego rozporządzenia mogą być lepiej zrealizowane na drodze współpracy z państwami trzecimi, którym można by umożliwić udział, w charakterze obserwatorów, w pracach Sieci.
- (20) Ponieważ ma to kluczowe znaczenie dla zapewnienia jasno określonych praw w odniesieniu do badania zdarzeń lotniczych, państwa członkowskie powinny – zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem dotyczącym uprawnień organów odpowiedzialnych za prowadzenie postępowania karnego oraz, w stosownych przypadkach, w ścisłej współpracy z nimi – zapewnić, by organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogły wykonywać swoje zadania w jak najlepszych warunkach w interesie bezpieczeństwa lotniczego. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych powinny zatem mieć zapewniony natychmiastowy i bezwarunkowy dostęp do miejsca wypadku oraz powinny im być udostępnione wszystkie elementy niezbędne do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego, nie naruszając celów postępowania karnego.

- (21) Skuteczne badanie zdarzenia lotniczego jest możliwe jedynie pod warunkiem prawidłowego zabezpieczenia ważnych dowodów.
- (22) System bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego opiera się na opiniach i wnioskach zebranych podczas badania wypadków i incydentów w przeszłości, co wymaga bezwzględnego stosowania przepisów w zakresie zachowania poufności, aby zapewnić dostępność cennych źródeł informacji w przyszłości. W związku z tym dane szczególnie chronione dotyczące badania zdarzeń lotniczych powinny być chronione w odpowiedni sposób.
- (23) W związku z wypadkami lotniczymi pojawiają się różne interesy społeczne, takie jak zapobieganie przyszłym wypadkom oraz sprawne funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości. Wykraczają one poza partykularne interesy zaangażowanych stron i poza określone zdarzenie. Prawidłowa równowaga pomiędzy wszystkimi interesami jest niezbędna do zagwarantowania ogólnej korzyści społecznej.
- (24) System lotnictwa cywilnego powinien jednocześnie promować system bezsankcyjny ułatwiający spontaniczne zgłaszanie zdarzeń i tym samym wspomagający upowszechnienie zasady „just culture”.
- (25) Informacje dostarczone przez osobę w ramach badania zdarzenia lotniczego nie powinny być wykorzystywane przeciwko tej osobie, przy pełnym poszanowaniu dla zasad konstytucyjnych i prawa krajowego.
- (26) Państwa członkowskie powinny mieć opcję ograniczenia zakresu przypadków, w których można podjąć decyzję o ujawnieniu informacji uzyskanych w trakcie badania zdarzenia lotniczego bez naruszenia sprawnego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości.
- (27) Dla zapobiegania wypadkom i incydentom istotne znaczenie ma przekazywanie w możliwie najkrótszym czasie stosownych informacji, w tym szczególnie sprawozdań i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z badania zdarzeń lotniczych.
- (28) Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wynikające z badania wypadków lub poważnych incydentów lub z innych źródeł, takich jak analizy bezpieczeństwa, powinny być zawsze uwzględniane przez właściwe organy i, w stosownych przypadkach, stosowane, aby zapewnić odpowiedni poziom zapobiegania wypadkom i incydentom w lotnictwie cywilnym.
- (29) Należy zachęcać do postępów badawczych, zarówno w dziedzinie ustalania pozycji statku powietrznego w czasie rzeczywistym, jak i zaostrzenia dostępu do informacji zapisanych w rejestratorach lotów, w celu ulepszenia dostępnym inspektorom możliwości w ustalaniu przyczyn wypadków i zwiększania szans na zapobieganie wypadkom o podobnym scenariuszu. Byłby to ważny krok naprzód w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego.
- (30) Doświadczenie pokazuje, że wiarygodne listy osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego są czasami trudne do zdobycia w krótkim czasie, lecz że ważne jest również, by ustanowić termin, w jakim linia lotnicza będzie miała obowiązek przedstawienia takiej listy pasażerów. Ponadto dane zawarte na tych listach powinny podlegać ochronie przed bezprawnym wykorzystaniem lub ujawnieniem. Podobnie dostępność informacji o towarach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, jest niezbędna w celu zminimalizowania zagrożenia osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego na miejscu zdarzenia.
- (31) Po wypadku lotniczym trudno jest szybko ustalić tożsamość odpowiedniej osoby kontaktowej w celu poinformowania o obecności pasażera na pokładzie. Pasażerom powinno się zatem zapewnić możliwość wyznaczenia osoby kontaktowej.
- (32) Pomoc udzielana ofiarom wypadków lotniczych i członkom ich rodzin powinna być odpowiednio określona.
- (33) Charakter środków podejmowanych przez państwa członkowskie i linie lotnicze w związku z zaistnieniem wypadku oraz jego skutkami ma decydujące znaczenie. W tym zakresie państwa członkowskie powinny mieć plan działania w sytuacji nadzwyczajnej zapewniający w szczególności służby ratownicze na lotnisku oraz pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom. Przedsiębiorstwa lotnicze powinny również posiadać plan pomocy ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom. Szczególną uwagę należy poświęcić wsparciu ofiar i członków ich rodzin oraz ich stowarzyszeń i komunikacji z nimi.
- (34) Przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia należy w pełni przestrzegać przepisów dotyczących dostępu do danych, przetwarzania danych i ochrony osób fizycznych określonych w stosownych aktach prawnych Unii.
- (35) Sankcje powinny w szczególności pozwalać na sankcjonowanie wszelkich osób, które wbrew niniejszemu rozporządzeniu ujawniają informacje chronione niniejszym rozporządzeniem; utrudniają działalność organu ds. badania zdarzeń lotniczych, uniemożliwiając inspektorom wykonywanie ich zadań lub odmawiając im udostępnienia niezbędnych nagrań, istotnych informacji i dokumentów, ukrywając, zmieniając lub niszcząc je; lub, posiadając wiedzę o jakimkolwiek wydarzeniu się wypadku lub poważnego incydentu, nie informując o tym fakcie odpowiednich organów.

- (36) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych zasad badania zdarzeń w lotnictwie cywilnym nie może zostać skutecznie osiągnięty przez państwa członkowskie, a z powodu ogólnoeuropejskiego zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia można ten cel lepiej osiągnąć na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z określoną w tym artykule zasadą proporcjonalności niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza środki, które są konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (37) Dyrektywę 94/56/WE należy zatem uchylić.
- (38) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach Forum Dialogu na temat Gibraltaru zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r.; całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

- Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń lotniczych, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności, w tym poprzez ustanowienie Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych w Lotnictwie Cywilnym. Rozporządzenie zawiera także przepisy odnoszące się do terminowej dostępności informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku. Ma ono także na celu wzmocnienie pomocy udzielanej ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom ich rodzin.
- Uznaje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sporze dotyczącym zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- „wypadek” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, który w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na

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

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

— przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub

— bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub

— bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

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

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

- „pełnomocny przedstawiciel” oznacza osobę wyznaczoną przez państwo na podstawie jej kwalifikacji do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego przeprowadzanym przez inne państwo. Pełnomocny przedstawiciel wyznaczony przez państwo członkowskie jest przedstawicielem organu ds. badania zdarzeń lotniczych;

- „doradca” oznacza osobę wyznaczoną przez państwo na podstawie jej kwalifikacji do pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi biorącemu udział w badaniu zdarzenia lotniczego;

- 4) „przyczyny” oznaczają 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;
- 5) „uraz śmiertelny” oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, jeśli jego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 30 dni od dnia wypadku;
- 6) „rejestrator parametrów lotu” oznacza każdego rodzaju urządzenie rejestrujące zainstalowane w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków/incydentów;
- 7) „incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;
- 8) „międzynarodowe normy i zalecane praktyki” oznaczają międzynarodowe normy i zalecane praktyki dotyczące badań wypadków i incydentów lotniczych przyjęte zgodnie z art. 37 konwencji chicagowskiej;
- 9) „osoba nadzorująca badanie” oznacza osobę, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację i przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego oraz nadzór nad nim;
- 10) „operator” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną eksploatującą lub oferującą eksploatację co najmniej jednego statku powietrznego;
- 11) „zaangażowana osoba” oznacza właściciela, członka załogi, operatora statku powietrznego biorącego udział w wypadku lub poważnym incydencie; jakąkolwiek osobę zaangażowaną w obsługę techniczną, projekt, produkcję tego statku powietrznego lub w szkolenie jego załogi; jakąkolwiek osobę zaangażowaną w prowadzenie kontroli ruchu lotniczego, dostarczanie informacji dotyczących lotu lub dostarczanie usług lotniskowych, która świadczyła usługi dla danego statku powietrznego, pracowników krajowego organu lotnictwa cywilnego lub pracowników EASA;
- 12) „raport wstępny” oznacza komunikat wykorzystywany w celu niezwłocznego rozpowszechniania informacji uzyskanych w początkowym stadium badania;
- 13) „członkowie rodzin” oznaczają najbliższą rodzinę lub najbliższych członków otoczenia lub inne osoby związane blisko z ofiarą wypadku, zgodnie z prawem krajowym mającym zastosowanie do ofiary;
- 14) „badanie zdarzenia lotniczego” oznacza proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 15) „zalecenie dotyczące bezpieczeństwa” oznacza propozycję organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w oparciu o informacje wynikające z badania zdarzenia lotniczego lub innych źródeł, takich jak analizy bezpieczeństwa, mającą na celu zapobieganie wypadkom i incydentom;
- 16) „poważny incydent” oznacza incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego. Wykaz przykładów poważnych incydentów zawiera załącznik;
- 17) „poważny uraz” oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, w wyniku którego:
- nastąpiła konieczność hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia urazu;
 - nastąpiło złamanie jakiegokolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa);
 - powstały rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien;
 - wystąpiły uszkodzenia jakiegokolwiek organu wewnętrznego;
 - powstały oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub jakiegokolwiek oparzenia obejmujące ponad 5 % powierzchni ciała;

- f) stwierdzono narażenie na działanie szkodliwych substancji lub szkodliwego promieniowania.

Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów:

- a) zaistniałych na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami państw członkowskich;
- b) w których udział biorą statki powietrzne zarejestrowane w państwie członkowskim lub eksploatowane przez przedsiębiorstwo z siedzibą w jednym z państw członkowskich i które zaistniały poza terytoriami państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, w przypadku gdy badanie takie nie jest przeprowadzane przez inne państwo;
- c) w odniesieniu do których państwo członkowskie jest uprawnione zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami do wyznaczenia pełnomocnego przedstawiciela do udziału w badaniu jako przedstawiciel państwa rejestracji, państwa użytkownika, państwa konstruktora, państwa producenta lub państwa zapewniającego informacje, zaplecze lub ekspertów na wniosek państwa przeprowadzającego badanie;
- d) w odniesieniu do których państwo członkowskie, mające szczególny interes z racji ofiar wśród swoich obywateli lub poważnych obrażeń, którym obywatele ci ulegli, uzyskuje zgodę państwa przeprowadzającego badanie na mianowanie eksperta.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się także do kwestii związanych z terminową dostępnością informacji dotyczących wszystkich osób i towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w wypadku oraz z pomocą ofiarom wypadków lotniczych oraz członkom rodzin tych osób.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do badania zdarzeń lotniczych mających charakter wypadków i poważnych incydentów z udziałem statku powietrznego biorącego udział w akcjach wojskowych, celnych, policyjnych lub podobnych, z wyjątkiem przypadku, gdy dane państwo członkowskie postąpi inaczej zgodnie z art. 5 ust. 4 i ustawodawstwem krajowym.

Artykuł 4

Organ ds. badania zdarzeń lotniczych

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie lub nadzorowanie badania zdarzeń lotniczych, bez ingerencji

z zewnątrz, przez stały krajowy organ ds. badania zdarzeń lotniczych („organ ds. badania zdarzeń lotniczych”), który jest w stanie niezależnie przeprowadzić pełne badanie zdarzenia lotniczego, albo samodzielnie, albo w ramach porozumień z innymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych jest niezależny pod względem funkcyjnym w szczególności od władz lotniczych odpowiedzialnych za zdatowność do lotu, certyfikację, operacje lotnicze, obsługę techniczną, licencjonowanie, kontrolę ruchu lotniczego lub działalność lotnisk oraz, ogólnie, od jakiegokolwiek innej strony lub podmiotu, których interesy lub zakresy działania mogłyby wchodzić w konflikt z zadaniem powierzonym organowi ds. badania zdarzeń lotniczych lub mieć wpływ na jego obiektywność.

3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych, prowadząc badanie zdarzenia lotniczego, nie występuje do nikogo o instrukcje ani takowych nie przyjmuje oraz ma nieograniczone uprawnienia do prowadzenia badania zdarzenia lotniczego.

4. Działania powierzone organowi ds. badania zdarzeń lotniczych można rozszerzyć na zbieranie i analizę informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym, w szczególności do celów zapobiegania wypadkom, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych ze standaryzacją.

5. W celu informowania społeczeństwa o ogólnym poziomie bezpieczeństwa lotniczego corocznie na szczeblu krajowym publikuje się sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa. W analizie tej nie ujawnia się źródeł informacji poufnych.

6. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje od odpowiedniego państwa członkowskiego środki konieczne do wykonywania swoich zadań w sposób niezależny oraz ma możliwość uzyskania odpowiednich zasobów do realizacji tego celu. W szczególności:

- a) szef organu ds. badania zdarzeń lotniczych lub – w przypadku organu pełniącego różne funkcje – szef jego działu lotniczego ma doświadczenie i kompetencje w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, które pozwalają mu wykonywać zadania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i prawem krajowym;
- b) inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności;
- c) organ ds. badania zdarzeń lotniczych dysponuje co najmniej jedną osobą dyspozycyjną i upoważnioną do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie poważnych wypadków lotniczych;
- d) organ ds. badania zdarzeń lotniczych otrzymuje budżet, który umożliwia mu wykonywanie swoich zadań;

e) organ ds. badania zdarzeń lotniczych ma do swojej dyspozycji bezpośrednio albo na zasadzie współpracy, o której mowa w art. 6, lub na podstawie porozumień z innymi krajowymi organami lub podmiotami, wykwalifikowanych pracowników i odpowiednie zaplecze, w tym biura i hangary pozwalające na przechowywanie i analizę badanych statków powietrznych, znajdujących się w nich przedmiotów oraz szczątków statków powietrznych.

Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia badania

1. Każdy wypadek lub poważny incydent w lotnictwie cywilnym obejmujący statek powietrzny inny niż wymieniony w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego⁽¹⁾ podlega badaniu w państwie członkowskim, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent.

2. W przypadku gdy statek powietrzny inny niż wymieniony w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zarejestrowany w państwie członkowskim, uczestniczy w wypadku lub poważnym incydencie, którego miejsce nie może być definitywnie przypisane do terytorium jakiegokolwiek państwa, badanie zdarzenia lotniczego przeprowadzane jest przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego rejestracji.

3. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych określa zakres badania zdarzeń lotniczych, o którym mowa w ust. 1, 2 i 4, oraz procedurę przeprowadzania takiego badania, z uwzględnieniem wniosków, jakie spodziewa się wyciągnąć z takiego badania dla poprawy stanu bezpieczeństwa lotniczego, w tym odnoszącego się do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej mniejszej lub równej 2 250 kg.

4. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych mogą podjąć decyzję o badaniu incydentów innych niż te, o których mowa w ust. 1 i 2, a także wypadków lub poważnych incydentów innych typów statków powietrznych, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich, jeśli spodziewają się, że wnioski z tych badań mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

5. Badania zdarzeń lotniczych, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, w żadnym wypadku nie mogą być powiązane z orzekaniem o winie lub o odpowiedzialności. Są one niezależne, odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności i pozostają bez uszczerbku dla nich.

Artykuł 6

Współpraca pomiędzy organami ds. badania zdarzeń lotniczych

1. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych z jednego państwa członkowskiego może poprosić o pomoc organ ds. badania zdarzeń lotniczych z innego państwa członkowskiego. Jeżeli w następstwie takiego wniosku organ ds. badania zdarzeń lotniczych zgodzi się udzielić pomocy, pomoc taka powinna być w miarę możliwości świadczona nieodpłatnie.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może – za obopólną zgodą – przekazać zadanie przeprowadzenia badania wypadku lub poważnego incydentu innemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych i ułatwia temu organowi proces badania zdarzenia.

Artykuł 7

Europejska Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych stworzyły pomiędzy sobą Europejską Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń w Lotnictwie Cywilnym („Sieć”), złożoną z szefów organów ds. badania zdarzeń lotniczych w poszczególnych państwach członkowskich lub – w przypadku organu pełniącego różne funkcje – szefa jego działu lotniczego, lub ich przedstawicieli, w tym przewodniczącego wybranego spośród tych osób na okres trzech lat.

W ramach ścisłych konsultacji z członkami Sieci, przewodniczący sporządza roczny program prac Sieci, który jest zgodny z celami i sposobami ich osiągnięcia określonymi odpowiednio w ust. 2 i 3. Komisja przekazuje program prac Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Przewodniczący sporządza również harmonogram spotkań Sieci.

2. Sieć ma na celu dalszą poprawę jakości badań prowadzonych przez właściwe organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wzmocnienie ich niezależności. W szczególności wspiera ona wysokie standardy metod badawczych oraz szkolenia inspektorów.

3. Aby osiągnąć cele określone w ust. 2, Sieć odpowiada w szczególności za:

a) przygotowywanie propozycji i doradzanie instytucjom Unii we wszystkich kwestiach związanych z rozwojem i wdrażaniem unijnych strategii politycznych i przepisów związanych z badaniem zdarzeń lotniczych i zapobieganiem wypadkom i incydentom;

b) wspieranie wymiany informacji użytecznych pod kątem poprawy bezpieczeństwa lotniczego i aktywne promowanie zorganizowanej współpracy między właściwymi organami ds. badania zdarzeń lotniczych a Komisją, EASA oraz krajowymi organami lotnictwa cywilnego;

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

- c) koordynowanie i organizowanie, w stosownych przypadkach, wzajemnych ocen, odnośnych działań szkoleniowych oraz programów szkoleń i podnoszenia kwalifikacji inspektorów;
 - d) promowanie najlepszych praktyk w zakresie badania zdarzeń lotniczych, mając na celu opracowanie wspólnej metodologii Unii w tym zakresie oraz sporządzenie wykazu takich praktyk;
 - e) wzmocnienie możliwości badawczych organów ds. badania zdarzeń lotniczych, szczególnie poprzez rozwijanie i zarządzanie Siecią wspólnego korzystania z zasobów;
 - f) udzielenie, na wniosek organów ds. badania zdarzeń lotniczych do celów stosowania art. 6, odpowiedniej pomocy, w tym przedstawienie wykazu inspektorów, wyposażenia i zasobów dostępnych w innych państwach członkowskich, mogących ewentualnie pomóc organom ds. badania zdarzeń lotniczych, które prowadzą badanie;
 - g) posiadanie dostępu do informacji zawartych w bazie danych, o której mowa w art. 18, i analizowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w tej bazie, mając na celu określenie istotnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa o znaczeniu dla całej Unii.
4. Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o działalności Sieci. Parlament Europejski informowany jest także każdorazowo, gdy Rada lub Komisja złoży wnioski do Sieci.
5. Członkowie Sieci nie występują do żadnych podmiotów o instrukcje ani nie przyjmują instrukcji, które mogłyby mieć wpływ na niezależność badania zdarzeń lotniczych.
6. EASA w stosownych przypadkach jest zapraszana do udziału w roli obserwatora w spotkaniach Sieci. Sieć może także zapraszać do udziału w swoich spotkaniach obserwatorów z organów ds. badania zdarzeń lotniczych z państw trzecich lub innych odpowiednich ekspertów.
7. Komisja aktywnie uczestniczy w pracach Sieci i otrzymuje od Sieci konieczne wsparcie w kwestiach związanych z wypracowywaniem polityk i uregulowań Unii dotyczących badania wypadków w lotnictwie cywilnym i zapobiegania im. Komisja udziela Sieci koniecznego wsparcia, w tym pomocy w przygotowywaniu i organizowaniu spotkań, a także w publikacji corocznego sprawozdania dotyczącego działalności Sieci. Komisja przekazuje sprawozdanie roczne Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 8

Udział EASA i krajowych władz lotnictwa cywilnego w badaniu zdarzeń lotniczych

1. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych zwracają się do EASA i do krajowych władz lotnictwa cywilnego danych państw członkowskich o wyznaczenie, w ramach ich właściwych kompetencji, przedstawiciela, który – dbając o unikanie wszelkich konfliktów interesów – będzie brał udział:

- a) jako doradca osoby nadzorującej badanie zdarzeń lotniczych, o którym mowa w art. 5 ust. 1 i 2, prowadzonym na terytorium jednego z państw członkowskich lub miejscu, o którym mowa w art. 5 ust. 2, pod kontrolą osoby nadzorującej badanie i według jej uznania;
- b) jako doradca wyznaczony na mocy niniejszego rozporządzenia do wspierania pełnomocnego przedstawiciela lub pełnomocnych przedstawicieli z państw członkowskich w jakimkolwiek badaniu zdarzeń lotniczych przeprowadzonym w państwie trzecim, jeżeli zwrócono się do organu ds. badania zdarzeń lotniczych o oddelegowanie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami pełnomocnego przedstawiciela w celu przeprowadzania badania wypadku oraz incydentu lotniczego z udziałem statku powietrznego pod nadzorem pełnomocnego przedstawiciela.

2. Uczestnicy, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni w szczególności do:

- a) udania się na miejsce wypadku i zbadania szczątków;
- b) zaproponowania zakresu przesłuchania oraz uzyskiwania informacji od świadka;
- c) uzyskania kopii wszystkich stosownych dokumentów i odpowiednich informacji merytorycznych;
- d) udziału w odczytywaniu urządzeń rejestrujących, z wyjątkiem nagrań głosu lub obrazu z kabiny pilotów;
- e) udziału w czynnościach badawczych poza miejscem wypadku, takich jak analiza części, testy i symulacje, prezentacje techniczne oraz spotkanie dotyczące postępów badania, z wyjątkiem spotkań mających na celu ustalenie przyczyn lub sformułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

3. EASA i krajowe władze lotnictwa cywilnego ułatwiają prowadzenie badania, w którym uczestniczą, poprzez dostarczanie wymaganych informacji, doradców i sprzętu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie.

*Artykuł 9***Obowiązek powiadamiania o wypadkach i poważnych incydentach**

1. Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego miejsca zdarzenia.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych niezwłocznie powiadamia Komisję, EASA, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), państwa członkowskie i zainteresowane państwa trzecie zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami o zaistnieniu wszystkich wypadków i poważnych incydentów, o których został powiadomiony.

*Artykuł 10***Udział państw członkowskich w badaniu zdarzeń lotniczych**

1. Po otrzymaniu od innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego powiadomienia o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu państwa członkowskie będące państwami rejestracji, operatora, konstruktora i producenta jak najszybciej informują państwo członkowskie lub państwo trzecie, na których terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, czy zamierzają wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami. Jeżeli wyznaczono pełnomocnego przedstawiciela, podaje się jego nazwisko i dane kontaktowe, a także oczekiwaną datę jego przybycia, w przypadku gdy zamierza on udać się do państwa, które wysłało powiadomienie.

2. Pełnomocni przedstawiciele państwa konstruktora są wyznaczani przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych działający w państwie członkowskim, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności posiadacza certyfikatu typu statku powietrznego lub zespołu napędowego.

*Artykuł 11***Status inspektorów ds. badania zdarzenia lotniczego**

1. Osoba nadzorująca badanie, po tym jak została wyznaczona przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych i niezależnie od jakiegokolwiek postępowania karnego, jest uprawniona do podjęcia środków niezbędnych do spełnienia wymogów badania zdarzenia lotniczego.

2. Niezależnie od wszelkich obowiązków związanych z poufnością przewidzianych w aktach prawnych Unii lub w prawie krajowym, osoba nadzorująca badanie ma w szczególności prawo do:

a) posiadania natychmiastowego, nieograniczonego i swobodnego dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, jak również do statku powietrznego, przedmiotów znajdujących się w jego wnętrzu oraz jego szczątków;

b) zagwarantowania natychmiastowego ewidencjonowania dowodów oraz kontrolowanego usuwania szczątków lub ich części do celów badania lub analizy;

c) uzyskania natychmiastowego dostępu do rejestratorów parametrów lotu, ich zawartości i wszelkich innych odnośnych zapisów oraz do kontroli nad nimi;

d) zwrócenia się o przeprowadzenie pełnej sekcji zwłok osób, które poniosły śmierć, i do udziału w niej oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań lub wyników badań pobranych próbek;

e) zwrócenia się o badanie lekarskie osób zaangażowanych w eksploatację statku powietrznego lub zbadanie próbek pobranych od takich osób oraz do uzyskania natychmiastowego dostępu do wyników takich badań;

f) wzywania i przesłuchiwania świadków oraz żądania od nich informacji lub dowodów istotnych dla badania zdarzenia lotniczego;

g) uzyskania swobodnego dostępu do wszelkich istotnych informacji lub dokumentów będących w posiadaniu właściciela, posiadacza certyfikatu typu, organizacji odpowiedzialnej za obsługę techniczną, organizacji szkoleniowej, operatora lub producenta statku powietrznego, władz odpowiedzialnych za lotnictwo cywilne, EASA oraz podmiotów odpowiedzialnych za służby żeglugi powietrznej lub działalność portów lotniczych.

3. Osoba nadzorująca badanie przekazuje swoim ekspertom i doradcom, a także pełnomocnym przedstawicielom, jak również ich ekspertom i doradcom, uprawnienia wymienione w ust. 2 w zakresie niezbędnym do umożliwienia im skutecznego udziału w badaniu zdarzenia lotniczego. Uprawnienia te nie naruszają praw osób prowadzących badanie i ekspertów wyznaczonych przez organ odpowiedzialny za prowadzenie postępowania karnego.

4. Każda osoba biorąca udział w badaniu zdarzeń lotniczych wykonuje swoje obowiązki niezależnie i nie występuje o instrukcje ani ich nie przyjmuje od nikogo, poza osobą nadzorującą badanie lub pełnomocnym przedstawicielem.

Artykuł 12

Koordynacja badań

1. W przypadku wszczęcia także postępowania karnego osoba nadzorująca badanie zostaje o tym powiadomiona. W takiej sytuacji osoba nadzorująca badanie zapewnia identyfikowalność rejestratorów parametrów lotu i wszelkich materiałów dowodowych i zachowuje nadzór nad nimi. Organ prowadzący postępowanie karne może wyznaczyć urzędnika pochodzącego z tego organu, aby asystował przy transporcie rejestratorów parametrów lotu lub materiałów dowodowych do miejsca ich odczytu lub badania. Jeżeli badanie lub analiza mogłyby spowodować modyfikację, zmianę lub zniszczenie takich materiałów dowodowych, wymagana jest uprzednia zgoda organów prowadzących postępowanie karne, bez uszczerbku dla prawa krajowego. Nieuzyskanie takiej zgody na warunkach zgodnych z uprzednimi ustaleniami, o których mowa w ust. 3, w rozsądnym terminie i nie później niż po upływie dwóch tygodni od otrzymania wniosku, nie uniemożliwia osobie nadzorującej badanie przeprowadzenia badania lub analizy. Jeżeli organ prowadzący postępowanie karne ma prawo do zatrzymania wszelkich dowodów, osoba nadzorująca badanie ma natychmiastowy i nieograniczony dostęp do tego rodzaju dowodów i korzysta z nich.

2. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia lotniczego wychodzi na jaw lub podejrzewa się, że wypadek lub poważny incydent związany jest z aktem bezprawnej ingerencji określonym w prawie krajowym, takim jak prawo krajowe dotyczące badań wypadków lotniczych, osoba nadzorująca badanie niezwłocznie informuje o tym właściwe organy. Z zastrzeżeniem art. 14 istotne informacje zgromadzone w trakcie badania zdarzenia lotniczego są również niezwłocznie przekazywane tym organom, a na ich wniosek możliwe jest także przekazanie odpowiednich materiałów. Przekazanie tych informacji i materiałów nie narusza prawa organu ds. badania zdarzeń lotniczych do kontynuowania badania zdarzenia lotniczego w porozumieniu z organami, którym ewentualnie przekazano kontrolę nad miejscem zdarzenia.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy ds. badania zdarzeń lotniczych, z jednej strony, i pozostałe organy, które mogą być włączone w działania związane z badaniem zdarzenia lotniczego, takie jak organy prowadzące postępowanie karne, organy lotnictwa cywilnego i jednostki poszukiwawcze i ratunkowe, z drugiej strony, współpracowały ze sobą dzięki zawartym wcześniej porozumieniom.

Porozumienia te są zawierane w poszanowaniu niezależności organów ds. badania zdarzeń lotniczych i umożliwiają rzetelne i sprawne prowadzenie badań technicznych. Wcześniejsze ustalenia obejmują następujące kwestie:

- a) dostęp do miejsca wypadku;
- b) zabezpieczenie i dostęp do materiałów dowodowych;
- c) raport wstępny i kolejne raporty dotyczące stadium każdego postępowania;
- d) wymianę informacji;
- e) właściwe wykorzystywanie informacji z zakresu bezpieczeństwa;
- f) rozwiązywanie konfliktów.

Państwa członkowskie informują o tych porozumieniach Komisję, która przekazuje te informacje do wiadomości przewodniczącemu Sieci, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 13

Zachowanie dowodów

1. Państwo członkowskie, na którego terytorium zaistniał wypadek lub poważny incydent, jest odpowiedzialne za zapewnienie bezpiecznego badania wszelkich dowodów i podjęcie wszelkich rozsądnych działań w celu ochrony takich dowodów i bezpiecznego nadzorowania statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów oraz jego szczątków w okresie, jaki może okazać się konieczny do przeprowadzenia badania zdarzenia lotniczego. Ochrona dowodów obejmuje zachowanie – poprzez sfotografowanie lub innymi metodami – wszelkich dowodów, które mogłyby zostać usunięte, zatarte, utracone lub zniszczone. Bezpieczne nadzorowanie obejmuje ochronę przed dalszymi uszkodzeniami, dostępem osób nieupoważnionych, kradzieżą i zniszczeniem.

2. W oczekiwaniu na przybycie osób prowadzących badanie zdarzenia lotniczego nikt nie może ingerować w stan miejsca wypadku, pobierać żadnych próbek z miejsca zdarzenia, przemieszczać statku powietrznego, znajdujących się w nim przedmiotów lub jego szczątków, pobierać z nich próbki i ich usuwać, z wyjątkiem przypadków, gdy działania takie mogą być konieczne ze względów bezpieczeństwa lub do celów niesienia pomocy osobom poszkodowanym lub za wyraźną zgodą organów sprawujących kontrolę nad miejscem oraz w miarę możliwości w porozumieniu z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.

3. Wszelkie zaangażowane osoby podejmują niezbędne działania służące zachowaniu dokumentów, materiałów i nagrań związanych ze zdarzeniem, w szczególności w celu zapobieżenia skasowaniu nagrań rozmów i alarmów po przelocie.

Artykuł 14

Zabezpieczenie szczególnie chronionych danych

1. Następujących dokumentów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego:

- a) wszelkich oświadczeń osób złożonych przed organem ds. badania zdarzeń lotniczych w trakcie badania zdarzenia lotniczego;
- b) zapisów ujawniających tożsamość osób, które składały zeznania w ramach badania zdarzenia lotniczego;

- c) informacji zebranych przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, które są szczególnie chronione i mają charakter osobisty, w tym informacji dotyczących zdrowia poszczególnych osób;
- d) materiałów, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie badania, takich jak notatki, szkice, opinie sporządzone przez inspektorów, opinie wyrażone w trakcie analizy informacji, w tym analizy informacji z rejestratora parametrów lotu;
- e) informacji i dowodów dostarczonych przez prowadzące badanie osoby z innych państw członkowskich lub państw trzecich zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami, jeżeli tego wymaga ich organ ds. badania zdarzeń lotniczych;
- f) projektów wstępnych lub końcowych raportów lub oświadczeń tymczasowych;
- g) nagrań głosu i obrazu w kokpicie i ich zapisów pisemnych oraz nagrań głosu z jednostek kontroli ruchu lotniczego, gwarantując również, że informacje niemające znaczenia dla badania zdarzenia, a w szczególności informacje dotyczące życia prywatnego, są odpowiednio chronione, bez uszczerbku dla ust. 3.
2. Następujących zapisów nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego lub innych celów służących poprawie bezpieczeństwa lotnictwa:
- a) wszelkiej korespondencji pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
- b) pisemnych lub elektronicznych nagrań i zapisów pisemnych nagrań z jednostek kontroli ruchu lotniczego, w tym sprawozdań i wyników opracowanych do celów wewnętrznych;
- c) pism przewodnich w sprawie przekazania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa adresatowi przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych, jeśli tego wymaga organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydający zalecenie;
- d) zgłoszeń o zdarzeniach sporządzonych na mocy dyrektywy 2003/42/WE.

Zapisy z rejestratora parametrów lotu nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego, cele zdatowności do lotu lub obsługi technicznej, z wyjątkiem przypadków, gdy zapisy te są pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lub są ujawniane zgodnie z procedurami zabezpieczającymi.

3. Niezależnie od ust. 1 i 2, wymiar sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w sprawie ujawnienia zapisów zgodnie z prawem krajowym może jednak zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, do innych celów zgodnych z prawem przewyższają negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wywrzeć na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Państwa członkowskie mogą zdecydować o ograniczeniu zakresu przypadków, w których można podjąć taką decyzję o ujawnieniu, przy poszanowaniu aktów prawnych Unii.

Pozwolenie na przekazywanie zapisów, o których mowa w ust. 1 i 2, innemu państwu członkowskiemu do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego oraz, dodatkowo w odniesieniu do ust. 2, do celów innych niż związane z poprawą bezpieczeństwa lotniczego, może być udzielone, jeżeli prawo krajowe państwa przekazującego dopuszcza taką możliwość. Przetwarzanie lub ujawnianie zapisów otrzymanych w wyniku takiego przekazania przez organy państwa członkowskiego otrzymującego jest dopuszczalne jedynie po uprzednim zasięgnięciu opinii państwa przekazującego i z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego państwa członkowskiego otrzymującego.

4. Można ujawniać wyłącznie dane zdecydowanie konieczne do celów, o których mowa w ust. 3.

Artykuł 15

Przekazywanie informacji

1. Pracowników organu ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnego za badanie lub wszelkie inne osoby wezwane do udziału w badaniu zdarzenia lotniczego obowiązuje tajemnica zawodowa, w tym w odniesieniu do anonimowości osób uczestniczących w wypadku lub incydencie, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w art. 16 i 17 organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje informacje, które w jego opinii mają znaczenie dla zapobiegania wypadkom lub poważnym incydentom, osobom odpowiedzialnym za produkcję statku powietrznego lub jego wyposażenia lub obsługę techniczną oraz osobom fizycznym lub prawnym odpowiedzialnym za eksploatację statku powietrznego lub szkolenie personelu.

3. Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w art. 16 i 17, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie i pełnomocny przedstawiciel lub pełnomocni przedstawiciele, o których mowa w art. 8, przekazują EASA i krajowym organom lotnictwa cywilnego odpowiednie informacje merytoryczne uzyskane podczas badania zdarzenia lotniczego, z wyjątkiem informacji, o których mowa w art. 14 ust. 1, lub informacji powodujących konflikt interesów. Informacje, które otrzymuje EASA i krajowe organy lotnictwa cywilnego, są chronione zgodnie z art. 14 oraz obowiązującymi unijnymi i krajowymi aktami prawnymi.

4. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie jest upoważniony do poinformowania ofiar i członków ich rodzin lub ich stowarzyszeń lub do podania do wiadomości publicznej uwag merytorycznych, informacji o procedurze badania zdarzenia lotniczego, w miarę możliwości wstępnych sprawozdań lub wniosków lub zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie będzie to miało niekorzystnego wpływu na realizację celu badania i jest w pełni zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

5. Przed podaniem do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w ust. 4, organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie przekazuje je ofiarom i ich rodzinom lub ich stowarzyszeniom w sposób, który nie ma niekorzystnego wpływu na realizację celu badania.

Artykuł 16

Raport z badania

1. Każde badanie zdarzenia lotniczego kończy się sporządzeniem raportu w formie stosownej do rodzaju i powagi wypadku lub poważnego incydentu. Raport stwierdza, że jedynym celem badania zdarzeń lotniczych jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności. W stosownych przypadkach raport zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

2. W raporcie chroni się anonimowość wszelkich osób uczestniczących w wypadku lub poważnym incydencie.

3. W przypadku gdy raporty zostają sporządzone przed zakończeniem badania zdarzenia lotniczego, przed ich opublikowaniem organ ds. badania zdarzeń lotniczych może zwrócić się o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów, w tym do EASA, a za ich pośrednictwem do posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora. Obowiązuje ich tajemnica zawodowa w odniesieniu do zakresu konsultacji.

4. Przed publikacją końcowego raportu organ ds. badania zdarzeń lotniczych zwraca się z prośbą o przedstawienie uwag do zainteresowanych organów, w tym do EASA, a za ich pośrednictwem do zainteresowanego posiadacza certyfikatu projektu, producenta i operatora, których obowiązuje tajemnica zawodowa na podstawie obowiązujących zasad w odniesieniu do zakresu konsultacji. Występując o takie uwagi, organ ds. badania zdarzeń lotniczych przestrzega międzynarodowych norm i zalecanych praktyk.

5. Informacje objęte art. 14 włącza się do raportu tylko wówczas, gdy mają one znaczenie dla analizy wypadku lub poważnego incydentu. Informacje lub częściowe informacje nieistotne ze względu na analizę nie są ujawniane.

6. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych podaje do publicznej wiadomości raport końcowy w możliwie najkrótszym terminie i, w miarę możliwości, w ciągu 12 miesięcy od dnia wypadku lub poważnego incydentu.

7. Jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego w ciągu 12 miesięcy, organ ds. badania zdarzeń lotniczych wydaje oświadczenie tymczasowe co najmniej w każdą rocznicę wypadku lub poważnego incydentu, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

8. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych przekazuje jak najszybciej kopię raportu końcowego i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

a) organom ds. badania zdarzeń lotniczych i organom lotnictwa cywilnego w zainteresowanych państwach oraz ICAO, zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami;

b) adresatom zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w raporcie;

c) Komisji i EASA, z wyjątkiem sytuacji, gdy raport jest ogólnodostępny za pośrednictwem mediów elektronicznych – w takim przypadku organ ds. badania zdarzeń lotniczych jedynie powiadamia je o tym dostępie.

Artykuł 17

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

1. Na dowolnym etapie badania zdarzenia lotniczego organ ds. badania zdarzeń lotniczych w opatrzonym datą piśmie przekazuje – po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z właściwymi stronami – zainteresowanemu organom, w tym organom w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich, zalecenie podjęcia wszelkich działań prewencyjnych, których niezwłoczne zastosowanie uważa za konieczne w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego.

2. Organ ds. badania zdarzeń lotniczych może także wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy kilku badań, lub wszelkich innych czynności przeprowadzonych zgodnie z art. 4 ust. 4.

3. Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie stanowi domniemania winy lub odpowiedzialności za wypadek, poważny incydent lub incydent.

Artykuł 18

Stosowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i baza zaleceń dotyczących bezpieczeństwa

1. W ciągu 90 dni od daty otrzymania pisma z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa jego adresat potwierdza otrzymanie pisma i informuje organ ds. badania zdarzeń lotniczych, który wydał zalecenie, o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz, w stosownych przypadkach, o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.

2. W ciągu 60 dni od otrzymania odpowiedzi organ ds. badania zdarzeń lotniczych informuje adresata, czy uważa odpowiedź za właściwą, i przekazuje uzasadnienie, jeżeli nie zgadza się z decyzją o niepodjęciu działań.

3. Każdy organ ds. badania zdarzeń lotniczych stosuje procedury archiwizacji odpowiedzi otrzymanych w związku z wydanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa.

4. Wszystkie podmioty otrzymujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, w tym organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego na poziomie państwa członkowskiego i Unii, stosują procedury monitorowania postępów w działaniach podjętych w związku z otrzymanymi zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa.

5. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych rejestrują w centralnym archiwum – ustanowionym na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE⁽¹⁾ – wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 17 ust. 1 i 2, a także odpowiedzi otrzymane w związku z tymi zaleceniami. Organy ds. badania zdarzeń lotniczych rejestrują także w centralnym archiwum wszystkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa otrzymane od państw trzecich.

Artykuł 19

Zgłaszanie zdarzeń

1. EASA oraz właściwe organy państw członkowskich, współpracując ze sobą, uczestniczą w regularnej wymianie i analizie informacji objętych dyrektywą 2003/42/WE. Obejmuje to dostęp *on-line* wyznaczonych osób do informacji zawartych w centralnym archiwum ustanowionym na mocy rozporządzenia (WE) nr 1321/2007, w tym do informacji bezpośrednio wskazujących statek powietrzny objęty zgłoszeniem zdarzenia, takich jak – jeżeli są dostępne – jego numer seryjny i numer rejestracyjny. Dostęp ten nie obejmuje informacji wskazujących operatora objętego zgłoszeniem zdarzenia.

2. EASA i władze państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, zapewniają poufność takich informacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i ograniczają ich wykorzystanie do absolutnie niezbędnego zakresu, aby zrealizować swoje zobowiązania związane z bezpieczeństwem. W związku z tym informacje te wykorzystywane są jedynie do analizy założeń bezpieczeństwa, która może stanowić podstawę do opracowania anonimowych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lub zdatności do lotu bez orzekania o winie lub odpowiedzialności.

Artykuł 20

Informacje o osobach i towarach niebezpiecznych na pokładzie

1. Linie lotnicze z Unii obsługujące połączenia z portów lotniczych lub do portów lotniczych oraz przedsiębiorstwa lotnicze z państw trzecich obsługujące połączenia z portów lotniczych znajdujących na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, stosują procedury umożliwiające przedstawienie:

- a) najszybciej, jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu dwóch godzin od powiadomienia o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny potwierdzonego i opartego na najpewniejszych dostępnych w tym momencie informacjach wykazu wszystkich osób przebywających na pokładzie tego statku powietrznego; oraz
- b) niezwłocznie po powiadomieniu o zaistnieniu wypadku, w którym bierze udział dany statek powietrzny, wykazu towarów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie.

2. Wykazy, o których mowa w ust. 1, udostępniane są organowi ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialnemu za badanie, organowi wyznaczonemu przez każde państwo członkowskie do kontaktu z rodzinami osób na pokładzie oraz, w razie konieczności, służbom medycznym, które mogą potrzebować takich informacji w celu udzielenia pomocy ofiarom.

3. Aby umożliwić szybkie informowanie rodzin pasażerów o obecności ich krewnych na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, linie lotnicze sugerują pasażerom podawanie nazwiska i danych osoby kontaktowej w razie wypadku. Informacje te mogą być wykorzystywane przez linie lotnicze jedynie w razie wypadku oraz nie mogą być one przekazywane osobom trzecim ani wykorzystywane do celów komercyjnych.

4. Nazwiska osoby na pokładzie nie udostępnia się do wiadomości publicznej, zanim odpowiednie organy nie powiadomią rodziny tej osoby. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 lit. a), pozostaje tajny zgodnie z unijnymi i krajowymi aktami prawnymi, a nazwisko każdej osoby widniejące w tym wykazie udostępnia się do wiadomości publicznej tylko wtedy, gdy nie sprzeciwiają się temu rodziny poszczególnych osób na pokładzie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

Artykuł 21

Pomoc udzielana ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom

1. W celu zapewnienia bardziej kompleksowej i zharmonizowanej reakcji na wypadki w skali UE każde państwo członkowskie opracowuje na poziomie krajowym plan działania w sytuacji nadzwyczajnej w przypadku wystąpienia wypadku w lotnictwie cywilnym. Tego rodzaju plan działania w sytuacji nadzwyczajnej obejmuje również pomoc ofiarom wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium dysponowały planem pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin. Plany te obejmują m.in. pomoc psychologiczną dla poszkodowanych i ich rodzin oraz pozwalają liniom lotniczym stawić czoła wypadkowi o poważnych rozmiarach. Państwa członkowskie przeprowadzają audyt planów pomocy sporządzonych przez linie lotnicze zarejestrowane na ich terytorium. Państwa członkowskie zachęcają również linie lotnicze z państw trzecich, które działają w Unii, do podobnego przyjęcia planu pomocy dla ofiar wypadków w lotnictwie cywilnym i ich rodzin.

3. Gdy zdarzy się wypadek, państwo członkowskie odpowiedzialne za badanie zdarzenia, państwo, w którym zarejestrowane są linie lotnicze będące właścicielem statku powietrznego, który uległ wypadkowi, lub państwo członkowskie, którego znaczna liczba obywateli znajduje się na pokładzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, wskazuje osobę kontaktową odpowiedzialną za udzielanie informacji poszkodowanym i ich rodzinom.

4. Państwo członkowskie lub państwo trzecie szczególnie zainteresowane wypadkiem, który wydarzył się na terytoriach państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, w związku z faktem, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły poważne obrażenia, są obywatele tego państwa, ma prawo wyznaczyć eksperta uprawnionego do:

- a) udania się na miejsce wypadku;
- b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji merytorycznych, które organ ds. badania zdarzeń lotniczych odpowiedzialny za badanie zatwierdził do podania do wiadomości publicznej, a także informacji o postępach badania;
- c) otrzymania kopii raportu końcowego.

5. Ekspert wyznaczony zgodnie z ust. 4 może pomagać, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów, w identyfikacji ofiar oraz uczestniczyć w spotkaniach z pochodzącymi z jego państwa osobami, które przeżyły wypadek.

6. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych⁽¹⁾ – także przewoźnicy lotniczy z krajów trzecich spełniają obowiązki w zakresie ubezpieczeń określone w tym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1.

Artykuł 22

Dostęp do dokumentów i ochrona danych osobowych

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽²⁾.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽³⁾ oraz rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽⁴⁾.

Artykuł 23

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 24

Zmiana rozporządzenia

Niniejsze rozporządzenie podlega przeglądowi nie później niż dnia 3 grudnia 2014 r. Jeżeli Komisja uzna, że niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione, zwraca się do Sieci o wydanie wstępnej opinii, którą należy przekazać także Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, państwom członkowskim i EASA.

Artykuł 25

Uchylenia

Niniejszym uchyla się dyrektywę 94/56/WE.

Artykuł 26

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽²⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 20 października 2010 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. BUZEK
Przewodniczący

W imieniu Rady

O. CHASTEL
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Wykaz przykładów poważnych incydentów

Wymienione incydenty są typowymi przykładami incydentów, które mogą być poważnymi incydentami. Wykaz nie jest zamknięty i służy jedynie jako wskazówka przy definiowaniu „poważnego incydentu”.

- Sytuacja bliska zderzeniu i wymagająca manewru unikowego, lub sytuacja, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby odpowiednie dla uniknięcia zderzenia lub innej niebezpiecznej sytuacji,
- minimalne uniknięcie zderzenia z naturalnymi przeszkodami,
- przerwane starty na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- starty na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- lądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- poważne niedociągnięcie względem uzyskania właściwych osiągnięć statku powietrznego podczas startu lub początkowego wznoszenia,
- pożar i dym w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożar silnika, nawet jeśli zostały ugaszone z wykorzystaniem środków gaśniczych,
- zdarzenie wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę,
- awaria konstrukcji statku powietrznego lub rozpad silnika, w tym awarie silników turbinowych, których nie można zakwalifikować do wypadków lotniczych,
- wielokrotne niesprawności jednego lub większej liczby układów statku powietrznego, które w znacznym stopniu wpływają na eksploatację statku powietrznego,
- przypadki utraty zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu,
- ilość paliwa wymagająca zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej,
- wtargnięcia na drogę startową sklasyfikowane jako stopień A zgodnie z Podręcznikiem dotyczącym zapobiegania wtargnięciom na drogę startową (The Manual on the Prevention of Runway Incursions) (ICAO dok. 9870), który zawiera informacje na temat klasyfikacji wtargnięć ze względu na stopień stworzonego przez nie zagrożenia,
- incydenty związane ze startem lub lądowaniem. Incydenty w rodzaju lądowania za bliskiego, przekroczenia pasa startowego lub zjechania z pasa startowego,
- awarie systemów, zjawiska atmosferyczne, eksploatacja statku powietrznego poza zatwierdzoną obwiednią obciążeń w locie oraz inne zdarzenia, które mogły sprawić trudności w sterowaniu statkiem powietrznym,
- awaria więcej niż jednego systemu w obrębie systemu nadmiarowego, który jest obowiązujący dla kierowania i nawigacji podczas lotu.