

Warszawa, dnia 26 października 2017 r.

Poz. 1995

**OBWIESZCZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 4 października 2017 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie wypadków
i incydentów lotniczych**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 225), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 sierpnia 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 1539).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 sierpnia 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 1539), który stanowi:

„§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury i Budownictwa: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia 4 października 2017 r. (poz. 1995)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹⁾

z dnia 18 stycznia 2007 r.

w sprawie wypadków i incydentów lotniczych²⁾

Na podstawie art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób działania systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i sposób prowadzenia bazy danych o zdarzeniach lotniczych;
- 2) szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych;
- 3) warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych;
- 4) warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „Komisją”;
- 5) warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz formę i sposób udostępniania tych informacji;
- 6) wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu;
- 7) wykaz przykładowych poważnych incydentów lotniczych.

Rozdział 2

Sposób działania systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym i sposób prowadzenia bazy danych o zdarzeniach lotniczych

§ 2. 1. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

2. Niezależnie od zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dane dotyczące zdarzenia powinny być przesłane na formularzu dostosowanym do aktualnych wymogów systemu komputerowego, udostępnianym na stronach internetowych urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, Komisji oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. Formularz, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać w szczególności:

- 1) datę i czas zaistnienia zdarzenia;
- 2) miejsce zdarzenia;
- 3) rodzaj i typ statku powietrznego;
- 4) opis zdarzenia;
- 5) inne informacje dostępne w chwili dokonywania powiadomienia, mające znaczenie dla badania i analizy zdarzenia.

¹⁾ Obecnie działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury i Budownictwa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

²⁾ Rozporządzenie niniejsze wdraża dyrektywę Rady Unii Europejskiej 94/56/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 319 z 12.12.1994, str. 14 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 224) oraz dyrektywę 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 23 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 331).

4. W przypadku zdarzeń, o których mowa w art. 135 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, zgłoszenie o zdarzeniu powinno zawierać w szczególności informacje o okolicznościach jego zaistnienia, na podstawie których Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwany dalej „Przewodniczącym Komisji”, podejmuje decyzję w sprawie podjęcia badania tego zdarzenia.

§ 3. 1. Komputerową bazę danych systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym prowadzi się zgodnie z europejskim centralnym systemem koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems – ECCAIRS).

2. Baza danych, o której mowa w ust. 1, uzupełniana jest na bieżąco na podstawie danych zawartych w formularzach zawiadomienia o zdarzeniu lotniczym otrzymywanych zgodnie z art. 135a ustawy oraz w raportach Komisji.

Rozdział 3

Szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych

§ 4. 1. Po otrzymaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia lotniczego podlegającego badaniu Komisji, Przewodniczący Komisji wyznacza spośród członków Komisji kierującego zespołem badawczym oraz, w porozumieniu z nim, skład tego zespołu.

2. W przypadku niepodjęcia przez Komisję badania zdarzenia lotniczego, Przewodniczący Komisji informuje o tej decyzji odpowiednio: użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem, w celu podjęcia przez nich badania, oraz wyznacza spośród członków Komisji osobę nadzorującą to badanie.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 2, po powiadomieniu o niepodjęciu przez Komisję badania, podejmują czynności w celu zbadania tego zdarzenia. Do badania stosuje się odpowiednio przepisy § 5, 7–9, 11, 12 i 19.

§ 5. W skład zespołu badawczego nie może wchodzić osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w zdarzeniu lotniczym, nadzorowała lot lub skok, w którym zdarzenie to nastąpiło, lub mogła mieć wpływ na jego zaistnienie lub przebieg.

§ 6. Kierujący zespołem badawczym, po przybyciu na miejsce zdarzenia, powiadamia właściwy miejscowo organ Policji lub prokuratury o przystąpieniu do badania, w przypadku gdy organy te podjęły postępowanie.

§ 7. Kierujący zespołem badawczym powinien:

- 1) zapewnić sprawne i zgodne z zasadami i metodyką przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego;
- 2) przygotować wraz z kierowanym przez siebie zespołem raport wstępny, jeżeli jest wymagany, i projekt raportu końcowego oraz przekazać go Komisji wraz z zebraną dokumentacją, niezwłocznie po zakończeniu czynności badawczych.

§ 8. Osoby wchodzące w skład zespołu badawczego powinny:

- 1) prowadzić czynności badawcze w sposób rzetelny i obiektywny, wykorzystując w pełni swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe;
- 2) nie ujawniać informacji zebranych w trakcie badania, w szczególności stanowiących tajemnice prawnie chronione.

§ 9. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia wyłoni się podejrzenie, że było ono związane z rażącym naruszeniem obowiązujących przepisów lotniczych, kierujący zespołem badawczym zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”.

§ 10. Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu o odstąpieniu od badania zdarzenia lotniczego w przypadkach, o których mowa w art. 135 ust. 6 ustawy.

§ 11. 1. Działania podejmowane na miejscu wypadku lotniczego powinny być wykonywane w taki sposób, który bez uszczerbku dla poszkodowanych jak najmniej naruszy stan, w jakim bezpośrednio po wypadku znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki, aby nie doszło do zniszczenia lub zatarcia pozostawionych śladów.

2. Usunięcie lub zmiana położenia statku powietrznego, jego części, przedmiotów znajdujących się w nim lub pochodzących z niego może być dokonane bez zezwolenia kierującego zespołem badawczym lub organów prowadzących postępowanie przygotowawcze, tylko w razie konieczności ratowania życia, zdrowia, mienia lub w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony statku powietrznego.

3. Dokonujący działań, o których mowa w ust. 2, powinni utrwalić dostępnymi środkami obraz położenia statku powietrznego przed zmianą jego położenia.

§ 12. 1. Bez zgody kierującego zespołem badawczym zabrania się rozporządzać statkiem powietrznym i przedmiotami znajdującymi się w nim lub z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi ze zdarzeniem lotniczym, a w szczególności zabierać ich z miejsca zdarzenia.

2. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub incydentowi lotniczemu, jego części, przedmioty znajdujące się w nim lub pochodzące z niego, a także inne dowody związane z tym zdarzeniem mogą być wydane właścicielowi lub użytkownikowi przed zakończeniem badań tylko za zgodą kierującego zespołem badawczym. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, rozstrzyga o tym organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze po uzyskaniu zgody kierującego zespołem badawczym.

§ 13. 1. Komisja bada zdarzenia lotnicze w kolejności, w jakiej zaistniały. Kolejność badania zdarzeń może zostać zmieniona ze względu na ich wagę i znaczenie. O zmianie kolejności decyduje Przewodniczący Komisji.

2. Zespół badawczy powinien, mimo zmiany kolejności badań, wykonać niezbędne czynności mające na celu zabezpieczenie dowodów.

§ 14. Badanie zdarzenia lotniczego obejmuje:

- 1) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o zdarzeniu, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo-skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;
- 2) zbieranie informacji medycznych w przypadku zaistnienia obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała osób uczestniczących w wypadku;
- 3) opracowanie raportu wstępnego i przedstawianie, jeśli taka konieczność wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;
- 4) ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i poprawę stanu bezpieczeństwa lotów;
- 5) opracowanie raportu końcowego.

§ 15. 1. Kierujący zespołem badawczym powiadamia Przewodniczącego Komisji o przygotowaniu projektu raportu końcowego, z którym mogą zapoznać się członkowie Komisji.

2. Z projektem raportu końcowego z badania wypadku lotniczego mogą się zapoznać:

- 1) członkowie personelu lotniczego oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym, biorące udział w zdarzeniu,
- 2) jednostki lub instytucje, których działalność jest bezpośrednio związana z badanym zdarzeniem,
- 3) podmioty produkujące lub prowadzące obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli ustalona przyczyna lub ujawnione okoliczności wskazują lub mogą wskazywać na przyczynę techniczną zdarzenia

– w terminie 14 dni od dnia powiadomienia.

3. Kierujący zespołem badawczym zapoznaje z projektem raportu końcowego podmioty, o których mowa w ust. 2, w siedzibie Komisji.

4. Na umotywowany wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 2, projekt raportu końcowego może zostać przekazany na wskazany adres.

5. Podmioty, o których mowa w ust. 2, mogą, w terminie 14 dni od dnia udostępnienia projektu raportu końcowego, wnieść zastrzeżenia i uwagi mające na celu określenie okoliczności i przyczyn wypadku lotniczego. Brak odpowiedzi w tym terminie traktuje się jako niewniesienie uwag.

6. W przypadku otrzymania uwag, o których mowa w ust. 5, Komisja może je uwzględnić lub odrzucić. W przypadku ich odrzucenia uwagi załącza się do dokumentacji.

7. W raporcie końcowym Komisja wskazuje podmioty, które otrzymały projekt raportu końcowego, określając jedynie charakter, w jakim uczestniczyły w badanym wypadku lotniczym, oraz podaje informację o zgłoszeniu przez nie uwag.

8. Upowszechnianie, wykorzystywanie lub publikowanie projektu raportu końcowego lub jego części może się odbywać wyłącznie za zgodą kierującego zespołem badawczym.

§ 16. 1. Komisja po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego może:

- 1) w drodze uchwały, uznać wyniki badań zespołu za wystarczające i zamknąć badanie zdarzenia lotniczego;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.

2. W uchwale, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zamieszcza się informację o przyczynie i, jeżeli jest to wskazane, o okolicznościach sprzyjających zaistnieniu zdarzenia oraz ewentualne zalecenia profilaktyczne.

3. Każdy z członków Komisji może zgłosić w trakcie głosowania zdanie odrębne, które zamieszcza się w załączniku do uchwały. Zgłoszenie zdania odrębnego wymaga pisemnego uzasadnienia.

§ 17. Przewodniczący Komisji, w ramach nadzoru Komisji nad badaniem prowadzonym przez użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem, może w każdym stadium prowadzenia badania przejąć badanie prowadzone przez ten podmiot i przekazać je wyznaczonemu przez siebie zespołowi badawczemu. Do wyznaczenia zespołu stosuje się § 4 ust. 1.

§ 18. 1. Użytkownik statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego wraz z zebraną dokumentacją. Komisja może:

- 1) w drodze uchwały:
 - a) uznać wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym za wystarczające i podjąć decyzję o zakończeniu badania,
 - b) zmienić, uzupełnić lub określić inną przyczynę lub zalecenia profilaktyczne przedstawione w raporcie końcowym przez podmiot prowadzący badanie i podjąć decyzję o zakończeniu badania,
 - c) na wniosek Przewodniczącego Komisji uznać informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu lotniczym za wystarczające i, gdy ustalone przyczyny incydentu nie budzą wątpliwości, podjąć decyzję o zakończeniu badania;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.

2. W uchwale, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zamieszcza się informacje określone w § 16 ust. 2.

3. Uchwałę wraz z raportem końcowym Komisja przesyła Prezesowi Urzędu.

§ 19. 1. Dokumentację zebraną w trakcie badania przechowuje się w aktach Komisji.

2. Przepisy w sprawie postępowania z dokumentacją, zasad jej klasyfikowania oraz zasad i trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych stosuje się odpowiednio.

§ 20. Raport końcowy powinien zostać sporządzony w jak najkrótszym czasie, o ile to możliwe w terminie 12 miesięcy od dnia zaistnienia zdarzenia.

§ 21. Komisja przekazuje Prezesowi Urzędu dodatkową informację pozwalającą na identyfikację osób, o których mowa w raporcie końcowym z badania wypadku lotniczego. Dane zawarte w informacji podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych.

§ 22. 1. Przedstawiciele pełnomocni państw obcych i ich doradcy mogą uczestniczyć w badaniu prowadzonym przez Komisję na warunkach określonych w załączniku nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.³⁾), zwanej dalej „Konwencją ICAO”, oraz w innych przepisach międzynarodowych, o których mowa w art. 3 ust. 4 ustawy.

2. Przewodniczący Komisji może wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela, w celu uczestniczenia w badaniu zdarzenia lotniczego prowadzonego przez organy państw obcych, o czym informuje ministra właściwego do spraw transportu.

3. Przewodniczący Komisji może wyznaczyć jednego lub kilku doradców, spośród osób zaproponowanych przez użytkownika lub podmioty odpowiedzialne za projekt typu i montaż finalny statku powietrznego, w celu udzielenia pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi.

§ 23. 1. Przewodniczący Komisji może złożyć ministrowi właściwemu do spraw transportu wniosek o wznowienie zakończonego badania w razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzenia.

2. W przypadku wznowienia zakończonego badania przepisy rozdziałów 3, 4 i 5 stosuje się odpowiednio.

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. poz. 214, z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Rozdział 4

Warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych

§ 24. Komisja o przystąpieniu do badania zdarzenia lotniczego, w którym brał udział polski statek powietrzny, powiadamia:

- 1) w każdym przypadku:
 - a) Prezesa Urzędu,
 - b) użytkownika statku powietrznego;
- 2) gdy maksymalna masa startowa statku powietrznego przekracza 2250 kg:
 - a) władze lotnicze państwa właściciela, producenta i konstruktora statku,
 - b) Dyrektora Regionalnego Biura Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na Europę i Północny Atlantyk,
 - c) Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

§ 25. 1. Gdy wypadkowi lub poważnemu incydentowi lotniczemu uległ obcy statek powietrzny, którego maksymalna masa startowa przekracza 2250 kg, Komisja powiadamia władze lotnicze państwa:

- 1) rejestracji statku powietrznego;
- 2) użytkownika statku powietrznego;
- 3) konstruktora i producenta statku powietrznego;
- 4) Dyrektora Regionalnego Biura Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na Europę i Północny Atlantyk oraz Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

2. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, posiada formę informacji wstępnej określonej w załączniku nr 13 do Konwencji ICAO.

3. Informację wstępną sporządza się w jednym z oficjalnych języków ICAO.

§ 26. 1.⁴⁾ Komisja przekazuje raporty wstępne Prezesowi Urzędu w postaci elektronicznej za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, w jednym z formatów danych określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 113 i 1744), albo w postaci papierowej.

2. Raport wstępny sporządza się w formie pisemnej. Powinien on zawierać informacje o zdarzeniu, jak również o czynnikach mogących mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo lotów, które zostały ustalone do momentu jego sporządzenia.

3. (uchylony).⁵⁾

4.⁶⁾ Komisja udostępnia na swojej stronie internetowej raporty wstępne z badania wypadku lotniczego, a w przypadku gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa wykonywania lotów – także z badania poważnego incydentu lotniczego.

§ 27. Kierujący zespołem badawczym, po uzgodnieniu z Przewodniczącym Komisji, niezależnie od sporządzenia raportu wstępnego, etapu badania czy formalnego zakończenia badania zdarzenia lotniczego, niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu informacje o okolicznościach i faktach mogących stanowić zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

§ 28. Informacji dotyczących badanego zdarzenia lotniczego może udzielać, przy zachowaniu przepisów o ochronie danych osobowych, wyłącznie Przewodniczący Komisji lub kierujący zespołem badawczym.

⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 sierpnia 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 1539), które weszło w życie z dniem 1 września 2017 r.

⁵⁾ Przez § 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

⁶⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

Rozdział 5

Warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń Komisji

§ 29. 1. Kopię raportu końcowego i uchwały w sprawie badania zdarzenia lotniczego przeprowadzonego przez Komisję przekazuje się:

- 1) w każdym przypadku:
 - a) właścicielowi statku powietrznego,
 - b) użytkownikowi statku powietrznego;
- 2) organowi ścigania – jeżeli prowadzone jest w tej sprawie postępowanie, a organ z takim żądaniem wystąpił;
- 3) innym podmiotom, w szczególności państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym, zarządzającemu lotniskiem, stowarzyszeniom związanym z działalnością lotniczą i producentom statków powietrznych – jeżeli ze względów profilaktycznych Przewodniczący Komisji uzna to za konieczne.

2. Komisja przekazuje Komisji Europejskiej kopię raportu końcowego z przeprowadzonego przez siebie badania zdarzenia lotniczego.

§ 30. 1. W przypadku badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego obcego statku powietrznego, kopię raportu końcowego i uchwały Komisji przekazuje się:

- 1) w przypadku, gdy maksymalna masa startowa statku powietrznego przekracza 2250 kg, właściwym organom państwa:
 - a) rejestracji statku powietrznego,
 - b) użytkownika statku powietrznego,
 - c) konstruktora i producenta statku powietrznego;
- 2) właściwym organom państwa:
 - a) którego obywatele zginęli bądź odnieśli poważne uszkodzenia ciała,
 - b) uczestniczącego w badaniach lub pomagającego w jego przeprowadzeniu.

2. Raporty przesyłane za granicę sporządza się w jednym z oficjalnych języków ICAO.

§ 31. 1. Raporty końcowe z przeprowadzonych badań Komisja umieszcza na swoich stronach internetowych.

2. (uchylony).⁷⁾

3. (uchylony).⁷⁾

Rozdział 6

Warunki i sposób działania systemu dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych, jednostki lotnictwa cywilnego właściwe do przyjmowania takich poufnych zgłoszeń, sposób zapewnienia ochrony danych osobowych z tym związanych oraz forma i sposób udostępniania tych informacji

§ 32. 1. System dobrowolnego zgłaszania o zdarzeniach lotniczych prowadzi, przy zachowaniu zasady poufności, Prezes Urzędu, w postaci komputerowej bazy danych umożliwiającej gromadzenie i analizowanie danych o zdarzeniach.

2. Do przyjmowania poufnych zgłoszeń upoważniony jest podmiot, który posiada możliwości techniczne i organizacyjne w zakresie przyjmowania zgłoszeń, przetwarzania danych w sposób określony przez Prezesa Urzędu oraz zapewnia ochronę gromadzonych danych i ich przekazywanie do bazy danych.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 2, przyjmuje zgłoszenia na podstawie umowy zawartej z Prezesem Urzędu, w której określa się w szczególności:

- 1) warunki techniczne przyjmowania zgłoszeń;
- 2) sposób przetwarzania danych;
- 3) zakres odpowiedzialności podmiotu za nieprzestrzeganie zasad określonych w umowie, w tym za nieuprawnione ujawnienie gromadzonych danych.

⁷⁾ Przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 4.

§ 33. 1. Informacje są przyjmowane pisemnie lub drogą elektroniczną na podstawie formularza dobrowolnego zgłoszenia o zdarzeniu w lotnictwie cywilnym, udostępnianego na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Formularz powinien zawierać w szczególności:

- 1) datę i miejsce zdarzenia;
- 2) opis zdarzenia oraz
- 3) informacje mające znaczenie dla analizy zdarzenia.

3. W systemie, o którym mowa w § 32, nie rejestruje się źródeł informacji ani danych o osobach uczestniczących w zdarzeniu, a zawarte w nim dane powinny być zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

4. Informacje zawarte w bazie danych mogą być wykorzystywane tylko w celu poprawy bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym i są udostępniane w formie opracowań statystycznych, wraz z wnioskami i zaleceniami profilaktycznymi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem lotów.

Rozdział 7

Wykazy zdarzeń lotniczych

§ 34. Wykaz przykładowych zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłoszeniu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 35. Wykaz przykładowych poważnych incydentów lotniczych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Rozdział 8

Przepis końcowy

§ 36. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia⁸⁾.⁹⁾

⁸⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 27 lutego 2007 r.

⁹⁾ Niniejsze rozporządzenie poprzedzone było rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. poz. 1230), które utraciło moc z dniem 1 lipca 2006 r. na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. poz. 1490).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu
z dnia 18 stycznia 2007 r.

Załącznik nr 1

WYKAZ PRZYKŁADOWYCH ZDARZEŃ PODLEGAJĄCYCH OBOWIĄZKOWEMU ZGŁASZANIU

Eksploatacja statku powietrznego

- 1) Eksploatacja statku powietrznego:
 - a) manewry unikania:
 - ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem albo sytuacji niebezpiecznej, w której podjęcie takiego działania byłoby właściwe,
 - wymagane do zapobiegnięcia kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem,
 - innych sytuacji niebezpiecznych,
 - b) zdarzenia przy starcie i lądowaniu, w tym podczas lądowania zapobiegawczego i przymusowego, takie jak:
 - lądowanie przed początkiem drogi startowej,
 - wytoczenie się poza koniec lub boczną krawędź drogi startowej,
 - starty przerwane,
 - starty lub próba startu z zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drogi startowej,
 - lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drodze startowej,
 - wtargnięcie na drogę startową,
 - c) niezdolność do osiągnięcia właściwych parametrów lotu statku powietrznego wymaganych podczas startu lub początkowego etapu wznoszenia,
 - d) krytycznie mała ilość paliwa, brak możliwości rozprowadzenia paliwa lub zużycie całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia w locie,
 - e) utrata kontroli nad sterowaniem (także częściowa lub chwilowa) niezależnie od przyczyny,
 - f) zdarzenia bliskie lub około V_1 (prędkość decyzji, poniżej której niemożliwe jest kontynuowanie startu przy awarii jednego z silników) wynikające z sytuacji niebezpiecznej lub potencjalnie niebezpiecznej (np. przerwany start, uderzenie tylną częścią kadłuba, utrata mocy silnika),
 - g) przejście na drugi krąg stwarzające sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną w ruchu nadlotniskowym,
 - h) niezamierzone, znaczne odchylenie od prędkości powietrznej, zamierzonej trasy lub wysokości (powyżej 300 stóp), niezależnie od przyczyny,
 - i) zniżenie się poniżej wysokości decyzji, lub minimalnej wysokości zniżania bez wymaganego wizualnego punktu odniesienia,
 - j) utrata orientacji w odniesieniu do własnego położenia w przestrzeni lub położenia względem innego statku powietrznego,
 - k) przerwa w komunikacji między członkami załóg statków powietrznych (CRM) lub między członkami załóg statków powietrznych a innymi stronami (załoga kabinowa, kontrola ruchu lotniczego, personel techniczny),
 - l) lądowanie z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem do lądowania (lądowanie uważane za wymagające kontroli po lądowaniu z przekroczonym dopuszczalnym ciężarem),
 - m) przekroczenie ograniczeń nierównomiernego rozłożenia masy paliwa,
 - n) nieprawidłowe ustawienie kodu SSR (radar wtórny nadzorowania) lub zakresu wysokościomierza,
 - o) nieprawidłowe programowanie lub wprowadzanie błędnych haseł do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń parametrów,
 - p) niezrozumienie lub błędna interpretacja komunikatów radiotelefonicznych,

- q) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie układu paliwowego, mające wpływ na dostarczanie lub rozprowadzenie paliwa,
 - r) niezamierzony zjazd statku powietrznego z utwardzonej nawierzchni,
 - s) kolizja statku powietrznego z jakimkolwiek innym statkiem powietrznym lub innym obiektem na ziemi lub wodzie,
 - t) nieuważne lub nieprawidłowe używanie jakichkolwiek urządzeń sterujących,
 - u) niemożność osiągnięcia właściwej konfiguracji statku powietrznego dla jakiegokolwiek z faz lotu (np. podwozie i osłony podwozia, klapy, stabilizatory, sloty),
 - v) zagrożenie lub potencjalne zagrożenie stanowiące konsekwencję jakiegokolwiek zamierzonej symulacji warunków awarii w celu szkolenia, kontroli systemu lub treningu,
 - w) wibracje przekraczające normę,
 - x) zadziałanie jakiegokolwiek zasadniczego systemu ostrzegania związanego z manewrowaniem statkiem powietrznym, np. ostrzeżenia o konfiguracji, ostrzeżenia o przeciągnięciu (drgania drążka), ostrzeżenia o nadmiernej prędkości, chyba że:
 - załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe i to pod warunkiem, że fałszywe ostrzeżenie nie było wynikiem trudności lub zagrożenia wynikającego z odpowiedzi załogi na ostrzeżenie, lub
 - ostrzeżenie zostało włączone do celów szkoleniowych lub kontrolnych,
 - y) „Ostrzeżenie” z GPWS/TAWS (systemu ostrzegania o bliskości ziemi), kiedy:
 - statek powietrzny zbliża się do ziemi na odległość mniejszą niż było to planowane lub przewidywane, lub
 - w warunkach meteorologicznych wymagających wykonywania lotu według przyrządów lub w nocy, pojawia się ostrzeżenie o dużej prędkości zniżania (tryb 1), lub
 - ostrzeżenie wynika z niewypuszczenia podwozia lub nieustawienia klapy do lądowania w położeniu właściwym dla danego punktu w fazie podejścia do lądowania (tryb 4), lub
 - pojawia się lub mogła się pojawić jakakolwiek trudność lub zagrożenie stanowiące wynik odpowiedzi załogi na „ostrzeżenie”, np. zmniejszenie odległości od innych tras ruchu. Może to obejmować ostrzeżenie dowolnego trybu lub typu, np. prawdziwe, uciążliwe lub fałszywe,
 - z) „alarm” GPWS/TAWS, kiedy jakakolwiek trudność lub alarm występują lub mogłyby wystąpić w wyniku odpowiedzi załogi na „alarm”,
 - za) alarmy ACAS (Pokładowy System Zapobiegania Kolizji),
 - zb) zdarzenia powodowane przez podmuch od napędu odrzutowego lub śmigłowego, powodujące znaczne zniszczenia.
- 2) Sytuacje awaryjne:
- a) pożar, wybuch, dym lub toksyczne opary, nawet po wygaszeniu pożaru,
 - b) zastosowanie w razie awarii jakiegokolwiek procedury niestandardowej przez obsługę lotu lub załogę kabinową, kiedy:
 - procedura istnieje, ale nie została użyta,
 - procedura nie istnieje,
 - procedura istnieje, ale jest niekompletna lub nieodpowiednia,
 - procedura jest nieprawidłowa,
 - użyto nieprawidłowej procedury,
 - c) nieodpowiedniość jakichkolwiek procedur przeznaczonych do stosowania w warunkach awaryjnych, także kiedy są stosowane do obsługi, szkolenia lub prób,
 - d) zdarzenie prowadzące do ewakuacji awaryjnej,
 - e) dekompresja,
 - f) użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub zastosowanie przepisowych procedur awaryjnych do opanowania sytuacji,

- g) zdarzenie prowadzące do deklaracji stanu zagrożenia („Mayday” lub „Panne”),
 - h) niesprawność jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym wszystkich drzwi wyjściowych i oświetlenia, również gdy zostały użyte w trakcie obsługi, szkolenia lub prób,
 - i) zdarzenia wymagające jakiegokolwiek awaryjnego użycia tlenu przez któregokolwiek członka załogi.
- 3) Niezdolność personelu do działania:
- a) występująca przed odlotem niezdolność do działania u któregokolwiek członka załogi, jeśli uzna się, że niezdolność ta mogłaby wystąpić po starcie,
 - b) niezdolność któregokolwiek członka personelu kabinowego, która powodowałaby niezdolność do wykonywania jego podstawowych obowiązków w sytuacjach awaryjnych.
- 4) Uszkodzenia ciała. Zdarzenia, które doprowadziły albo mogły doprowadzić do poważnych obrażeń ciała u pasażerów lub załogi, ale nie kwalifikują się do zgłaszania jako wypadek.
- 5) Meteorologia:
- a) uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji,
 - b) opad atmosferyczny, który spowodował uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji,
 - c) niespodziewany wlot w silną turbulencję, w wyniku którego doszło do obrażeń ciała u osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego i uważany jako wymagający przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po wejściu w turbulencję,
 - d) niespodziewane napotkanie uskoku wiatru,
 - e) niespodziewany wlot w strefę oblodzenia, powodujący trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- 6) Ochrona:
- a) bezprawna ingerencja wobec statku powietrznego, włącznie z zagrożeniem bombowym lub porwaniem,
 - b) trudności w kontrolowaniu pasażerów będących pod wpływem środków odurzających, dopuszczających się aktów przemocy lub niestosujących się do poleceń załogi,
 - c) odkrycie pasażera na gapę.
- 7) Inne zdarzenia:
- a) powtarzające się przykłady szczególnego rodzaju zdarzeń, które, występując pojedynczo, nie byłyby uznane za „podlegające zgłaszaniu”, ale, ze względu na częstotliwość występowania, stanowią potencjalne zagrożenie,
 - b) zderzenie z ptakiem, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub nieprawidłowe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji,
 - c) wlot statku powietrznego w turbulencję w śladzie aerodynamicznym,
 - d) wszelkie inne zdarzenia dowolnego rodzaju, uznane za zagrażające lub za takie, które mogłyby zagrozić statkowi powietrznemu, osobom znajdującym się na jego pokładzie lub na ziemi.

Zagadnienia techniczne statku powietrznego

1) Konstrukcyjne:

Nie wszystkie uszkodzenia konstrukcji wymagają zgłaszania. Podjęcie decyzji, czy uszkodzenie jest wystarczająco poważne, aby wymagało zgłaszania, wymaga przeprowadzenia oceny technicznej. Można tu wziąć pod uwagę następujące przykłady:

- a) uszkodzenie podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK), który został zaprojektowany jako nietolerujący uszkodzeń (element o ograniczonej żywotności). PEK to elementy, które w znaczącym zakresie przyczyniają się do przenoszenia obciążeń wynikających z lotu i ciśnienia powietrza oraz obciążeń występujących na ziemi, a których uszkodzenie może skończyć się wypadkiem,
- b) wada lub uszkodzenie przekraczające dopuszczalne uszkodzenia PEK zaprojektowanego jako tolerujący uszkodzenia,

- c) uszkodzenie lub wada przekraczające dopuszczalne tolerancje elementu konstrukcyjnego, którego uszkodzenie może zmniejszyć sztywność konstrukcyjną w stopniu tak wysokim, że doprowadzi do wystąpienia zjawiska flateru lub dywergencji w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego,
- d) uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, która mogłaby spowodować uwolnienie się części mogących spowodować obrażenia ciała osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego,
- e) uszkodzenie lub wada elementu konstrukcyjnego, które mogłyby zagrozić prawidłowemu działaniu systemów,
- f) utrata jakiegokolwiek części statku powietrznego podczas lotu.

2) Systemy:

Proponuje się następujące kryteria ogólne, stosowane do wszystkich systemów (instalacji):

- a) utrata, znaczna wadliwość działania lub wada któregoś z systemów, podsystemów, lub zestawu urządzeń w sytuacji, kiedy realizacja standardowych procedur eksploatacyjnych nie jest w zadowalającym stopniu możliwa,
- b) brak możliwości kontrolowania systemu przez załogę, na przykład:
 - samoczynne (niezadane przez załogę) działania systemu,
 - nieprawidłowe lub niepełne reakcje, w tym ograniczenia działania,
 - samoczynne niepożądane wyjście systemu z pracy,
 - mechaniczne odłączanie lub uszkodzenie systemu,
- c) uszkodzenie lub złe działanie poszczególnych funkcji systemu (jeden system może integrować kilka funkcji),
- d) zakłócenia w systemach lub zakłócenia międzysystemowe,
- e) uszkodzenie lub złe działanie urządzenia zabezpieczającego lub systemu awaryjnego współpracującego z systemem,
- f) utrata redundancji systemu,
- g) jakiegokolwiek zdarzenie wynikające z nieprzewidzianej pracy systemu,
- h) dla statków powietrznych wyposażonych w pojedynczy system główny oraz podsystemy lub zestawy urządzeń: utrata, znacząca nieprawidłowość funkcjonowania lub wada w systemie głównym, podsystemie lub zestawie urządzeń,
- i) dla statków powietrznych wyposażonych w wielokrotne i niezależne systemy główne, podsystemy lub zestawy urządzeń: utrata, znacząca nieprawidłowość działania lub wada więcej niż jednego z systemów głównych, podsystemów lub zestawów urządzeń,
- j) zadziałanie któregoś z zasadniczych systemów ostrzegania, związanych z systemami lub urządzeniami statku powietrznego, chyba że załoga z całą pewnością stwierdziła, że wskazanie było fałszywe, pod warunkiem, że fałszywe ostrzeżenie nie spowodowało trudności lub zagrożenia wynikającego z reakcji załogi na ostrzeżenie,
- k) wycieki płynów hydraulicznych, paliwa, oleju lub innych, powodujące wystąpienie zagrożenia pożarowego oraz stwarzające możliwości groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego albo zagrożenia dla osób przebywających na pokładzie statku,
- l) nieprawidłowe działanie lub wada któregoś z systemów wskaźnikowych, jeśli stwarza możliwość podawania załodze mylących informacji,
- m) wszelkie uszkodzenia, wadliwe działanie lub wady, jeśli występują w krytycznej fazie lotu i są związane z pracą systemu,
- n) znaczny, w porównaniu z parametrami zatwierdzonymi, spadek parametrów bieżących, który powoduje niebezpieczną sytuację (z uwzględnieniem dokładności metody obliczeń parametrów) z działaniem hamującym, zużyciem paliwa itp. łącznie.

Systemy szczególne

3) Klimatyzacja/wentylacja:

- a) całkowity zanik chłodzenia awioniki,
- b) dekompresja.

- 4) System autopilota:
 - a) włączony autopilot nie działa w przewidywany sposób,
 - b) zgłaszanie przez załogę związanych z funkcjonowaniem autopilota znacznych trudności ze sterowaniem statkiem powietrznym,
 - c) uszkodzenie jakiegokolwiek urządzenia wyłączającego autopilota,
 - d) niekontrolowana zmiana trybu pracy autopilota.
- 5) Łączność:
 - a) uszkodzenie lub wada urządzeń do komunikacji z pasażerami, powodująca zanik lub brak słyszalności przekazywanych komunikatów,
 - b) całkowita utrata łączności w locie.
- 6) Instalacja elektryczna:
 - a) utrata jednej elektrycznej instalacji rozdzielczej (prądu przemiennego lub stałego),
 - b) całkowita utrata lub utrata więcej niż jednego systemu zasilania energią elektryczną,
 - c) uszkodzenie zapasowego (awaryjnego) systemu zasilania energią elektryczną.
- 7) Kokpit/Kabina/Ładunek:
 - a) utrata możliwości regulacji fotela pilota podczas lotu,
 - b) uszkodzenie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym systemu sygnalizacyjnego dla ewakuacji awaryjnej, wszystkich drzwi wyjściowych, oświetlenia awaryjnego, itp.,
 - c) utrata zdolności retencyjnych systemu załadowywania ładunków.
- 8) Instalacja przeciwpożarowa:
 - a) ostrzeżenia pożarowe, z wyjątkiem ostrzeżeń niezwłocznie potwierdzonych jako fałszywe,
 - b) niezidentyfikowane uszkodzenie lub wada systemu wykrywania ognia lub dymu oraz ochrony przeciwpożarowej, mogące prowadzić do utraty lub zmniejszenia zakresu wykrywania i ochrony przeciwpożarowej,
 - c) brak ostrzeżenia w razie rzeczywistego pojawienia się ognia lub dymu.
- 9) Urządzenia sterowania lotem:
 - a) asymetria klap, slotów, spoilerów itp.,
 - b) ograniczenie ruchu, blokada albo zła lub opóźniona reakcja przy pracy podstawowych systemów sterowania lotem lub związanych z nimi systemów kłapek i blokad,
 - c) niekontrolowana zmiana położenia płaszczyzn sterowania statkiem powietrznym (np. steru kierunku, steru wysokości, lotek, stabilizatora),
 - d) odczuwana przez załogę wibracja sterów,
 - e) odłączenie się lub uszkodzenie mechanicznego sterowania statkiem powietrznym,
 - f) znaczne zakłócenia normalnego prowadzenia statku powietrznego lub pogorszenie się jakości sterowania.
- 10) Układ paliwowy:
 - a) wadliwe działanie systemu wskazań ilości paliwa, powodujące całkowitą utratę wskazań lub złe wskazania ilości paliwa znajdującego się na pokładzie,
 - b) wyciek paliwa powodujący jego duże straty, niebezpieczeństwo pożaru i znaczne zanieczyszczenia,
 - c) wadliwe działanie lub wady systemu zrzutu paliwa, powodujące niezamierzoną utratę znacznej jego ilości, zagrożenie pożarowe, groźne zanieczyszczenie urządzeń statku powietrznego lub niemożność zrzucenia paliwa,
 - d) wadliwe działanie lub wady systemu paliwowego o znaczących skutkach dla dostarczania lub rozprowadzania paliwa,
 - e) niemożność przepompowania lub zużycia całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia.

- 11) Hydraulika:
 - a) utrata jednej instalacji hydraulicznej (tylko ETOPS),
 - b) uszkodzenie systemu izolującego,
 - c) utrata więcej niż jednego obwodu hydraulicznego,
 - d) uszkodzenie zapasowej instalacji hydraulicznej,
 - e) niedokładne wysunięcie się turbiny strumienia napływowego.
- 12) System wykrywania oblodzenia i ochrony przed oblodzeniem:
 - a) niewykryta awaria lub niewykryty defekt systemu zwalczania oblodzenia,
 - b) awaria więcej niż jednej instalacji ogrzewania czujników oblodzenia,
 - c) niemożność zapewnienia symetrycznego odladzania skrzydeł,
 - d) oblodzenie statku powietrznego prowadzące do spadku parametrów i właściwości sterowania,
 - e) znaczne ograniczenie widoczności dla załogi.
- 13) Systemy wskazań, ostrzegawcze i rejestrujące:
 - a) wadliwe działanie lub wada jakiegokolwiek systemu wskazań, stwarzające możliwość pojawienia się wskazań mylących załogę, co może wywołać niewłaściwe postępowanie załogi w odniesieniu do systemu podstawowego,
 - b) zanik funkcji ostrzegania przez system światłem czerwonym,
 - c) dla kokpitów wyposażonych w wielofunkcyjne monitory ciekłokrystaliczne: utrata lub wadliwe działanie jednego lub więcej wyświetlaczy lub komputera obsługującego funkcje wyświetlania i ostrzegania.
- 14) Podwozie/hamulce/opony:
 - a) zapalenie się elementów układu hamulcowego,
 - b) znaczna utrata możliwości hamowania,
 - c) asymetryczne działanie hamulców prowadzące do znacznych odchyłeń od ścieżki hamowania,
 - d) uszkodzenie systemu wypuszczania podwozia (również podczas zaplanowanych testów),
 - e) samoczynne wypadanie lub chowanie się podwozia albo otwieranie lub zamykanie się osłon podwozia,
 - f) wielokrotna deformacja opony (w wyniku pęknięcia osnowy).
- 15) Systemy nawigacyjne (w tym systemy precyzyjnego podejścia) oraz pokładowe systemy kontroli lotu:
 - a) całkowita utrata lub uszkodzenie większej liczby urządzeń nawigacyjnych,
 - b) ogólne lub wielokrotne uszkodzenie urządzeń pokładowego systemu kontroli lotu,
 - c) znacząco mylące wskazania,
 - d) znaczne błędy nawigacji wynikające z nieprawidłowych danych lub błędów kodowania bazy danych,
 - e) nieprzewidywane poprzeczne lub pionowe odchylenia od toru lotu niewynikające z działania pilota,
 - f) problemy z naziemnymi urządzeniami nawigacyjnymi prowadzące do powstania znacznych błędów nawigacyjnych, niezwiązanych z przejściem z nawigacji inercyjnej na radionawigację.
- 16) Tlen dla statku powietrznego z kabiną ciśnieniową:
 - a) utrata możliwości doprowadzania tlenu do kokpitu,
 - b) utrata możliwości doprowadzania tlenu do znacznej liczby (ponad 10%) pasażerów, także jeśli zostało to wykryte podczas obsługi, szkolenia lub prób.
- 17) Instalacja nawiewu powietrza:
 - a) ujście gorącego powietrza, wynikające z działania systemu ostrzeżenia pożarowego lub uszkodzeń konstrukcji,
 - b) awaria wszystkich systemów nawiewu powietrza,
 - c) uszkodzenie systemu wykrywania nieszczelności w instalacji nawiewu powietrza.

- 18) Napęd (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz pomocnicze jednostki zasilające (APU):
- a) zerwanie płomienia, zatrzymanie się lub wadliwe działanie któregoś z silników,
 - b) przekroczenie prędkości lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (na przykład: APU, rozrusznika w powietrzu, generatora obiegu powietrza, silnika turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika),
 - c) uszkodzenie lub złe działanie jakiegokolwiek części silnika lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - odpadnięcie podzespołów lub części,
 - niekontrolowany płomień wewnątrz lub na zewnątrz lub niekontrolowane wydychywanie gorącego gazu,
 - ciąg w kierunku innym niż wymagany przez pilota,
 - wadliwe działanie systemu odwracania ciągu,
 - brak możliwości zmiany mocy, ciągu lub obrotów,
 - uszkodzenie mocowania silnika,
 - częściowa lub całkowita utrata głównej części zespołu napędowego,
 - gęste, widzialne dymy lub stężenie produktów toksycznych, zagrażające utratą zdolności do działania załogi lub pasażerów,
 - niemożność wyłączenia silnika przy zastosowaniu normalnych procedur,
 - niemożność ponownego uruchomienia silnika zdatnego do użytku,
 - d) niekontrolowana utrata ciągu/mocy, zmiany lub oscylacje sklasyfikowane jako utrata sterowania ciągiem lub mocą (LOTC):
 - dla jednosilnikowego statku powietrznego, lub
 - które są uznane za nadmierne dla danego zastosowania, lub
 - które mogą wpłynąć na więcej niż jeden silnik wielosilnikowego statku powietrznego, w szczególności w przypadku statku powietrznego dwusilnikowego, lub
 - dla wielosilnikowego statku powietrznego, gdy ten sam silnik jest równocześnie wykorzystywany przy pracy lub wspomaganiu innych systemów statku powietrznego, których niesprawność może być uważana za niebezpieczną lub krytyczną,
 - e) jakakolwiek wada części o kontrolowanej trwałości, powodująca jej wymianę przed upływem pełnego okresu jej używalności,
 - f) wady ogólnego pochodzenia powodujące tak wysokie prawdopodobieństwo wyłączenia się silników w locie, że istnieje możliwość wyłączenia się więcej niż jednego silnika podczas tego samego lotu,
 - g) ogranicznik lub sterownik silnika, nie działający lub działający nieprawidłowo, gdy jest potrzebny,
 - h) przekraczanie parametrów eksploatacyjnych silnika,
 - i) uszkodzenia spowodowane ciałem obcym (FOD).
- 19) Śmigła i układ napędowy:
- a) uszkodzenie lub wadliwe działanie jakiegokolwiek części śmigła lub zespołu napędowego, powodujące jedno lub więcej spośród następujących zjawisk:
 - nadmierne obroty śmigła,
 - powstawanie nadmiernego oporu,
 - ciąg w kierunku przeciwnym do ustawionego przez pilota,
 - odpadnięcie śmigła lub jakiegokolwiek dużej jego części,
 - uszkodzenie powodujące nadmierne niewyrównoważenie,
 - niezamierzony ruch łopaty śmigła w położeniu „mały skok”, poniżej ustalonego minimum w locie,

- b) niemożność przestawienia śmigła w „chorągiewkę”,
- c) niemożność zmiany skoku śmigła,
- d) niekontrolowana zmiana skoku,
- e) niekontrolowane fluktuacje momentu lub prędkości,
- f) odpadnięcie części o niskiej energii kinetycznej.

20) Wirniki i układ napędowy:

- a) uszkodzenie lub wada przekładni głównej albo zamocowania wirnika, która mogła prowadzić do rozdzielenia się zespołu w locie lub nieprawidłowe działanie sterowania wirnikiem,
- b) uszkodzenie śmigła/wirnika ogonowego, układu napędowego i systemu wyważenia.

21) Pomocnicze jednostki zasilające (APU):

- a) wyłączenie się lub uszkodzenie APU, gdy jest ono niezbędne do spełnienia wymagań eksploatacyjnych, np. ETOPS (loty o wydłużonym zasięgu samolotów dwusilnikowych), MEL (wykaz minimalnego wyposażenia),
- b) niemożność wyłączenia APU,
- c) nadmierne obroty,
- d) niemożność uruchomienia APU, gdy jest potrzebne z przyczyn eksploatacyjnych.

22) Czynniki ludzkie:

Wszelkie zdarzenia, w których którakolwiek funkcja lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do niewłaściwego użycia, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznej lub wypadku.

23) Inne zdarzenia:

- a) wszelkie zdarzenia, w których którakolwiek funkcja lub nieprawidłowość konstrukcji statku powietrznego mogła prowadzić do niewłaściwego użycia, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznej lub wypadku,
- b) zdarzenie zwykle nieuważane za podlegające zgłoszeniu (np. umebłowanie i wyposażenie kabinowe, instalacje wodne), gdy okoliczności powodują zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się na jego pokładzie osób,
- c) pożar, wybuch, dym lub opary toksyczne albo szkodliwe,
- d) każde inne zdarzenie, które mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, wpłynąć na bezpieczeństwo osób znajdujących się na jego pokładzie, czy też osób lub mienia w jego pobliżu albo na ziemi.

Obsługa i naprawy statku powietrznego

- 1) Stwierdzony, w trakcie nieprzewidywanej do tego celu szczególnej procedury inspekcji lub badań, nieprawidłowy montaż części lub podzespołów statku powietrznego.
- 2) Ujście gorącego powietrza, powodujące uszkodzenia konstrukcji.
- 3) Wszelkie wady części o kontrolowanej trwałości, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnego okresu używalności.
- 4) Wszelkie uszkodzenia lub zużycia (np. pęknięcia, korozja, rozwarstwienia, odklejenia) podanych niżej elementów, wynikające z dowolnych przyczyn (np. flutteru, utraty sztywności lub uszkodzenia konstrukcji):
 - a) konstrukcji podstawowej lub podstawowego elementu konstrukcyjnego (PEK) (zgodnie z definicją w dostarczonej przez producenta instrukcji napraw), kiedy takie uszkodzenie lub zużycie przekracza dopuszczalne granice podane w instrukcji napraw i wymaga naprawy albo też częściowej lub całkowitej wymiany,
 - b) konstrukcji pomocniczej, która w konsekwencji stworzyła lub może stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego,
 - c) silnika, śmigła lub zespołu wirnika przy napędzie wirnikowym.

- 5) Każde uszkodzenie, wadliwe działanie lub wada któregośkolwiek systemu lub urządzenia, albo też ich uszkodzenie lub zużycie stwierdzone w wyniku badań na zgodność z wytycznymi dotyczącymi zdatowności do lotu lub innymi obowiązującymi instrukcjami wydanymi przez władzę nadzorującą, gdy:
 - a) zostało wykryte po raz pierwszy przez kontrolującą zgodność organizację raportującą,
 - b) przy każdej następnej kontroli zgodności przekracza dopuszczalne wartości graniczne podane w instrukcji lub gdy opublikowane procedury napraw lub korekcji nie są dostępne.
- 6) Niezadowolające działanie jakiegokolwiek systemu lub urządzenia awaryjnego, w tym wszystkich wyjściowych drzwi i oświetlenia, także jeśli są używane do obsługi technicznej lub do prób.
- 7) Niezgodność lub znaczne błędy zgodności z wymaganymi procedurami obsługi technicznej.
- 8) Produkty, części, przyrządy i materiały pochodzenia nieznanego lub podejrzanego.
- 9) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury, mogące prowadzić do błędów w obsłudze technicznej.
- 10) Jakiegokolwiek uszkodzenie, wadliwe działanie lub wada urządzeń naziemnych wykorzystywanych do badania lub sprawdzania systemów i wyposażenia statku powietrznego, gdy wymagana inspekcja okresowa i procedury testowania nie zidentyfikowały jednoznacznie problemu i powstaje sytuacja niebezpieczna.

Służby żeglugi powietrznej, wyposażenie i służby naziemne

I. Służby nawigacji lotniczej (ANS)

- pomimo, iż w niniejszym wykazie podano większość podlegających zgłoszeniu zdarzeń, ich lista może nie być wyczerpująca. Należy zgłaszać również inne zdarzenia, uznane przez zainteresowanych za spełniające podane kryteria;
 - niniejszy wykaz nie obejmuje wypadków i poważnych incydentów. Oprócz innych wymagań dotyczących zgłaszania o wypadkach, należy je rejestrować w bazie danych;
 - niniejszy wykaz obejmuje zdarzenia w służbach żeglugi powietrznej (ANS) stwarzające bieżące lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów lub mogące pogorszyć bezpieczeństwo wynikające z działalności służb żeglugi powietrznej (ANS);
 - treść niniejszego wykazu nie stanowi przeszkody do zgłaszania jakiegokolwiek zdarzenia, sytuacji lub warunków, które, jeśli powtórzą się w innych, ale podobnych okolicznościach lub zostaną pozostawione bez skorygowania, mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego.
- 1) Zdarzenia bliskie kolizji (obejmujące sytuacje szczególne, gdy jeden statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt są odbierane jako znajdujące się zbyt blisko siebie):
 - a) naruszenie minimalnej separacji,
 - b) niewystarczająca separacja,
 - c) nieomal zderzenie z ziemią w locie sterowanym (*near CFIT*),
 - d) wtargnięcie na drogę startową, co spowodowało konieczność podjęcia działania w celu uniknięcia skutków tego zdarzenia.
 - 2) Potencjalna kolizja lub nieomal kolizja obejmująca szczególne sytuacje, które prowadzą do wypadku lub kolizji, jeśli w pobliżu znajduje się inny statek powietrzny:
 - a) wtargnięcie na drogę startową, kiedy podejmowanie działania w celu uniknięcia skutków tego zdarzenia nie było konieczne,
 - b) wypadnięcie z drogi startowej,
 - c) odchylenie od zezwolenia wydanego przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC),
 - d) naruszenie przepisów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) przez załogę statku powietrznego:
 - naruszenie przez załogę statku powietrznego odpowiednich, opublikowanych procedur ATM,
 - bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną,
 - odstąpienie od procedur wymaganych przez ATM w zakresie wyposażenia statku powietrznego i postępowania załogi.

- 3) Zdarzenia specyficzne dla ATM (obejmujące sytuacje mające wpływ na zapewnienie przez służby ATM właściwego poziomu bezpieczeństwa statku powietrznego, włączając sytuacje, w wyniku których brak zagrożenia bezpieczeństwa operacji statku powietrznego wynikało tylko z przypadku). Obejmują one następujące zagadnienia:
 - a) niemożność zapewnienia służb ATM:
 - niemożność zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS),
 - niemożność zapewnienia służb zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM),
 - niemożność zapewnienia służb zarządzania przepływem ruchu lotniczego,
 - b) uszkodzenie funkcji komunikacyjnych,
 - c) uszkodzenie funkcji nadzoru,
 - d) uszkodzenie funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
 - e) uszkodzenie funkcji nawigacyjnych,
 - f) naruszenia zabezpieczeń systemu ATM.
- 4) Dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną, np. kontrolę ruchu lotniczego (ATC), służbę automatycznej informacji lotniskowej (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne bazy danych, mapy, arkusze, podręczniki.
- 5) Wydanie zgody na wykonanie lotu na wysokości nad terenem mniejszej niż dopuszczalna.
- 6) Dostarczenie nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia atmosferycznego (dotyczy ustawień wysokościomierza).
- 7) Nieprawidłowe nadawanie, odbiór lub interpretacja ważnych komunikatów, jeżeli może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych.
- 8) Niezgodna z prawem transmisja radiokomunikacyjna.
- 9) Uszkodzenie naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego.

II. Obiekty i służby naziemne

- 1) Lotnisko i obiekty lotniska:
 - a) znaczne rozlewanie paliwa przy operacjach tankowania,
 - b) tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na żywotność, osiągi, wyrównoważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego.
- 2) Obsługa pasażerów, bagażu i ładunków:
 - a) znaczne zanieczyszczenie konstrukcji, systemów i wyposażenia statku powietrznego, pozostałe po przewozach bagażu lub ładunków,
 - b) nieprawidłowe załadowanie pasażerów, bagażu i ładunku, które może mieć znaczny wpływ na masę lub wyrównoważenie statku powietrznego,
 - c) nieprawidłowe rozmieszczenie bagażu lub ładunku (w tym również bagażu ręcznego) mogące w jakikolwiek sposób zagrozić statkowi powietrznemu, jego urządzeniom lub znajdującym się na jego pokładzie osobom, czy też utrudniać ewakuację awaryjną,
 - d) niewłaściwe rozmieszczenie pojemników na ładunki lub innych podstawowych elementów ładunku,
 - e) przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiednich przepisów, włączając w to nieprawidłowe etykiety i opakowania towarów niebezpiecznych.
- 3) Obsługa naziemna i serwis statku powietrznego:
 - a) uszkodzenia, wadliwe działanie lub wady urządzeń naziemnych stosowanych do testowania oraz sprawdzania systemów i wyposażenia statku powietrznego, gdy wymagana kontrola okresowa i procedury kontrolne nie umożliwiły wyraźnej identyfikacji problemu, co stwarza sytuację niebezpieczną,
 - b) niezgodność lub znaczne błędy w zgodności z wymaganymi procedurami serwisowymi,
 - c) tankowanie zanieczyszczonego lub niewłaściwego paliwa albo innych płynów o znaczeniu podstawowym (włącznie z tlenem i wodą pitną).

- 4) Duże nieprawidłowości w działaniu ATC/ATM lub znaczne pogorszenie pracy lotniskowej infrastruktury.
- 5) Strefy ruchu na lotnisku zastawione statkami powietrznymi, pojazdami oraz zwierzętami lub obcymi obiektami, co stwarza sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną.
- 6) Błędne lub niewystarczające oznakowanie przeszkód lub zagrożeń w strefach ruchu na lotnisku, stwarzające sytuację zagrożenia.
- 7) Uszkodzenie, znaczna wadliwość działania lub brak oświetlenia lotniska.

WYKAZ PRZYKŁADOWYCH POWAŻNYCH INCYDENTÓW LOTNICZYCH

Niżej opisane incydenty lotnicze są typowymi przykładami tych, które można zaliczyć do kategorii poważnych. Wykaz ten nie jest wyczerpujący i służyć ma jedynie do zilustrowania określenia „poważny incydent lotniczy”.

- 1) Niebezpieczne zbliżenie, w trakcie którego, w celu uniknięcia zderzenia lub sytuacji niebezpiecznej, trzeba wykonać manewr zmiany kierunku (unik) lub kiedy celowe jest podjęcie działań w celu zmiany kierunku.
- 2) Sytuacja, w której ledwie udało się uniknąć zderzenia sprawnego statku powietrznego z ziemią.
- 3) Przerwane starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej.
- 4) Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej w minimalnej odległości od przeszkody (przeszkód).
- 5) Lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej lub zajętej drodze startowej.
- 6) Wyrażna niezdolność osiągnięcia wymaganych parametrów podczas rozbiegu, podczas startu lub na początkowym odcinku naboru wysokości.
- 7) Pożary i przypadki pojawienia się dymu w kabinie pasażerskiej, przedziałach bagażowych lub pożary silnika, w tym pożary stłumione przy pomocy substancji gaśniczych.
- 8) Sytuacje, w których członkowie załogi zostali zmuszeni do awaryjnego użycia instalacji tlenowej.
- 9) Przypadki zniszczeń konstrukcji statku powietrznego lub uszkodzeń silnika, których nie można zakwalifikować do wypadków lotniczych.
- 10) Niejednokrotna odmowa pracy jednego lub kilku systemów pokładowych, mających zasadnicze znaczenie dla eksploatacji statku powietrznego.
- 11) Przypadki utraty zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu.
- 12) Ilość paliwa wymagająca od pilota zgłoszenia o zaistnieniu sytuacji awaryjnej.
- 13) Przesłanki wypadku lotniczego podczas startu lub lądowania. Takie jak np. niedolot lub wytoczenie się poza granice drogi startowej.
- 14) Odmowa pracy systemów, wejście w strefę niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych, przekroczenia ustalonych ograniczeń lub inne sytuacje, które mogą spowodować utrudnienia w pilotowaniu statku powietrznego.
- 15) Odmowa pracy więcej niż jednego systemu w układach rezerwowych, które są niezbędne do kierowania statkiem powietrznym.