

Doc 9962
AN/482



Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures

**Approved by the Secretary General
and published under his authority**

First Edition — 2011

International Civil Aviation Organization

Doc 9962
AN/482

Podręcznik badania wypadków i incydentów

Zasady i procedury

Zatwierdzone przez Sekretarza Generalnego
i opublikowane z jego upoważnienia

Wydanie pierwsze — 2011

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Published in separate English, Arabic, Chinese, French, Russian
and Spanish editions by the
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

For ordering information and for a complete listing of sales agents
and booksellers, please go to the ICAO website at www.icao.int

**Doc 9962 AN/482, *Manual on Accident and Incident Investigation
Policies and Procedures***

Order Number: 9962

ISBN 978-92-9231-906-9

© ICAO 2011

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a
retrieval system or transmitted in any form or by any means, without prior
permission in writing from the International Civil Aviation Organization.

Opublikowane w oddzielnych wydaniach: angielskim, arabskim, francuskim,
hiszpańskim i rosyjskim przez
ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
999 University Street, Montréal, Quebec, H3C 5H7, Kanada

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

Doc 9962 AN/482, Podręcznik badania wypadków i incydentów
Zasady i procedury

Numer zamówienia:: 9962
ISBN 978-92-9231-906-9

© ICAO 2011

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

AMENDMENTS

Amendments are announced in the supplements to the *Catalogue of ICAO Publications*; the Catalogue and its supplements are available on the ICAO website at www.icao.int. The space below is provided to keep a record of such amendments.

RECORD OF AMENDMENTS AND CORRIGENDA

AMENDMENTS		
No.	Date	Entered by

CORRIGENDA		
No.	Date	Entered by

FOREWORD

As a result of the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) audits and audit follow-ups, it was found that a number of States had developed and documented accident and incident investigation policies and procedures, often in the form of a manual on policies and procedures. In those cases, the manuals generally implemented the provisions of ICAO Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation* as well as industry best practices and checklists for carrying out investigations. However, the USOAP audits also established that many States lacked this type of Annex 13 implementation tool and detailed guidance for carrying out investigations. The States that lacked such documented policies and procedures were found to have more audit findings than States that had a manual on policies and procedures in place.

During the Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008) (AIG/08) held in Montréal from 13 to 18 October 2008, Recommendation 5/1 — *Amendment to Chapter 5, Annex 13* was developed by the meeting that urged amendment of Annex 13, Chapter 5, to include a new Recommended Practice as part of the responsibility of the State conducting the investigation as follows:

“5.4.2 Recommendation.— The accident investigation authority should develop documented policies and procedures detailing its accident investigation duties. These should include: organization and planning; investigation; and reporting.”

Moreover, the AIG/08 meeting developed Recommendation 5/2 — *Accident Investigation Policies and Procedures Document* which urged, *“That ICAO develop guidance in the form of a framework of documented policies and procedures for carrying out investigations, to be made available to States in an appropriate ICAO document.”* This manual is in response to that recommendation.

The guidance provided in this manual is intended for use by those States that do not have in place policies and procedures to meet the requirements of Article 26 of the Chicago Convention and the Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 13. The content of this manual is consistent with, and is organized in accordance with, guidance materials contained in the:

Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756)

Part I — *Organization and Planning*

Part II — *Procedures and Checklists* (in preparation)

Part III — *Investigation* (in preparation)

Part IV — *Reporting*

The material contained herein is presented for the benefit of States to use as an implementation tool for the development of a State's policies and procedures manual for accident and incident investigation; it is consistent with best international practices, including policies and procedures examined during ICAO USOAP audits. The contents of the manual provide a template for States to modify, as necessary, their accident investigation documentation to be in line with Annex 13 provisions and to standardize and harmonize accident investigation processes among ICAO Member States.

PRZEDMOWA

W wyniku audytów i działań poaudytowych Uniwersalnego Programu Audytów Nadzoru nad Bezpieczeństwem (USOAP) ICAO, stwierdzono, że w szeregu Państw opracowano i udokumentowano zasady i procedury badania wypadków i incydentów, często w formie podręcznika dotyczącego zasad i procedur. W tych przypadkach, podręczniki generalnie wdrażały postanowienia Załącznika 13 ICAO — *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, jak również najlepsze branżowe metody postępowania i listy kontrolne do przeprowadzania badań. Jednak audyty USOAP stwierdziły także, że wiele Państw nie miało tego typu narzędzia wdrożenia Załącznika 13 ani szczegółowych wskazówek odnośnie do przeprowadzania badań. Stwierdzono, że w Państwach, które nie miały takich udokumentowanych zasad i procedur wystąpiło więcej wniosków poaudytowych niż w Państwach, które miały gotowy podręcznik zasad i procedur.

Podczas Spotkania Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/2008) w Montrealu od 13 do 18 października 2008 opracowano Zalecenie 5/1 — *Zmiana do Rozdziału 5, Załącznik 13*, wzywające do zmiany Załącznika 13, Rozdział 5, tak, aby ująć w nim następującą nową Zalecaną Metodę Postępowania w ramach zakresu odpowiedzialności Państwa prowadzącego badanie:

„5.4.2 Zalecenie.— Organ badający wypadki powinien opracować udokumentowane zasady oraz procedury wyszczególniające jego obowiązki w zakresie badania wypadków. Powinny one zawierać: organizację i planowanie; badanie; sprawozdawczość.”

Ponadto, Spotkanie AIG/08 opracowało Zalecenie 5/2 — *Dokument nt. zasad i procedur badania wypadków*, wzywający, „*Żeby ICAO opracowała wskazówki w formie struktury udokumentowanych zasad i procedur do przeprowadzania badań, w celu udostępnienia Państwom w odpowiednim dokumencie ICAO.*” Niniejszy podręcznik powstał w odpowiedzi na to zalecenie.

Wskazówki zawarte w niniejszym podręczniku są przeznaczone do wykorzystania przez te Państwa, które nie mają gotowych zasad i procedur dla spełnienia wymagań Artykułu 26 Konwencji Chicagowskiej oraz Norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) Załącznika 13. Treść niniejszego podręcznika jest spójna ze wskazówkami zawartymi w poniżej wymienionych dokumentach i uporządkowana zgodnie z nimi:

Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych (Doc 9756)

Część I — *Organizacja i planowanie*

Część II — *Procedury i Listy kontrolne (w przygotowaniu)*

Część III — *Badanie (w przygotowaniu)*

Część IV — *Sprawozdawczość*

Zawarty tutaj materiał jest prezentowany z myślą o Państwach, aby wykorzystywały go jako narzędzie wdrożenia w celu opracowania państwowego podręcznika zasad i procedur badania wypadków i incydentów. Jest spójny z najlepszymi międzynarodowymi metodami postępowania, włącznie z zasadami i procedurami sprawdzonymi podczas audytów USOAP ICAO. Treść niniejszego podręcznika stanowi szablon, pozwalający Państwom modyfikować według potrzeby ich dokumentację badania wypadków tak, aby była zgodna z postanowieniami Załącznika 13, oraz do normalizacji i dostosowania procesów badania wypadków pomiędzy Państwami członkowskimi ICAO.

The vision of ICAO in developing this manual was to provide a document that States could use as a template to insert their State-specific material into a core document that contains the essence of the most accepted and appropriate policies and procedures available to ensure compliance with Annex 13 during investigations carried out by all States.

Note 1.— Because this manual deals with accident, serious incident and incident investigations, for reasons of brevity, the terms “accidents” and “accident investigation”, as used herein, apply equally to “incidents” and “incident investigation”.

Note 2.— This manual is constructed in such a manner that, for a State that wishes to develop its own policies and procedures manual, it may “fill in the blanks” by inserting State-specific materials, such as legislation, regulations, names of organizations, etc. In certain portions of the manual, where State-specific text would be required, such as the title of the accident investigation authority, etc., the text is noted in italics enclosed in single brackets, such as [Name of State] or the [Investigation Authority].

Note 3.— In certain portions of this manual, comments/explanations are added in italics as “Notes” enclosed in double brackets ([[...]]) in order to provide better understanding of the suggested content. Those notes are for information and clarification only and would not necessarily become part of the final manual; rather, they are intended to provide explanations or reasons that certain information should be included in a particular section of the manual.

In order to keep this guidance material relevant and accurate, suggestions for improving it in terms of format, content or presentation are welcome. Any such recommendation or suggestion will be examined and, if found suitable, will be included in the next edition of the guidance upon approval by the Secretary General.

Regular revision will ensure that the guidance remains both pertinent and accurate.

Comments concerning this manual should be addressed to:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec H3C 5H7
Canada

Założeniem ICAO przy opracowaniu niniejszego podręcznika było dostarczenie Państwom dokumentu, który mogłyby wykorzystywać jako szablon, pozwalający wprowadzać materiał odnoszący się do konkretnego Państwa do podstawowego dokumentu zawierającego sedno najbardziej akceptowanych i odpowiednich zasad i procedur jakie są dostępne, w celu zapewnienia zgodności z Załącznikiem 13 podczas badań prowadzonych przez wszystkie Państwa.

Uwaga 1. — Ponieważ niniejszy podręcznik zajmuje się badaniami wypadków, poważnych incydentów i incydentów, dla zachowania zwięzłości, stosowane tu wyrażenia „wypadki” i „badanie wypadków” odnoszą się również do „incydentów” i „badania incydentów”.

Uwaga 2. — Niniejszy podręcznik jest zbudowany w ten sposób, że Państwo, które chce opracować własny podręcznik zasad i procedur, może „wypełnić puste miejsca” wprowadzając materiały odnoszące się do danego Państwa, takie jak ustawodawstwo, przepisy, nazwy organizacji, itp. W niektórych miejscach niniejszego podręcznika, tam gdzie potrzebny jest tekst odnoszący się do danego Państwa, taki jak nazwa organu badania wypadków, itp., tekst ten jest napisany kursywą w pojedynczych nawiasach kwadratowych, np. [Nazwa Państwa] lub [Organ Badania].

Uwaga 3. — W niektórych miejscach niniejszego podręcznika dodano komentarze/objaśnienia kursywą jako „Uwagi” ujęte w podwójnych nawiasach kwadratowych ([[...]]) dla zapewnienia lepszego zrozumienia proponowanej treści. Te uwagi służą jedynie dla informacji i objaśnienia, i nie muszą być częścią końcowego podręcznika; mają jedynie dostarczyć wyjaśnień lub podać przyczyny, dla których pewne informacje powinny być zamieszczone w konkretnej części niniejszego podręcznika.

Aby zapewnić użyteczność i dokładność niniejszych wskazówek, zapraszamy do zgłaszania sugestii co do udoskonalenia ich formatu, treści lub sposobu prezentacji. Zapoznamy się ze wszelkimi takimi zaleceniami i sugestiami, a jeśli zostaną uznane za właściwe, zostaną one włączone w kolejnym wydaniu wskazówek po zatwierdzeniu przez Sekretarza Generalnego.

Regularna korekta zapewni, że wskazówki pozostaną zarówno użyteczne, jak i dokładne.

Uwagi w sprawie niniejszego podręcznika należy kierować do:

The Secretary General
ICAO
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Kanada

TABLE OF CONTENTS

	Page
Glossary	(xi)
List of acronyms	(xv)
 Organization	
Chapter 1. Introduction	1-1
1.1 General	1-1
1.2 State Safety Programme	1-1
1.3 Background documents	1-2
1.4 Definitions and abbreviations	1-2
Chapter 2. Legislative requirements	2-1
2.1 ICAO requirements	
2.2 The requirements in [Name of State]	2-1
2.2.1 General	2-1
2.2.2 Legislation in [Name of State]	2-1
2.2.3 Regulations in [Name of State]	2-2
2.3 Policy matters and manual amendments	2-2
Chapter 3. Investigation objective and independence	3-1
3.1 ICAO requirements	3-1
3.2 Independence	3-2
3.3 The requirements in [Name of State]	3-2
3.4 Organizational chart of the [Investigation Authority]	3-3
3.5 Summary	3-4
 Planning	
Chapter 4. Planning and preparation for investigation	4-1
4.1 General	4-1
4.2 The selection and appointment of investigators	4-1
4.3 Investigator training	4-2
4.4 Investigator equipment	4-3
4.5 Health and safety at an accident site	4-3

SPIS TREŚCI

Glosariusz	Strona (xi)
Wykaz skrótów	(xv)
Organizacja	
Rozdział 1. Wprowadzenie	1-1
1.1 Postanowienia ogólne	1-1
1.2 Państwowy program bezpieczeństwa	1-1
1.3 Dokumenty wprowadzające	1-2
1.4 Definicje i skróty	1-2
Rozdział 2. Wymogi ustawodawcze	2-1
2.1 Wymagania ICAO	
2.2 Wymagania w [Nazwa Państwa]	2-1
2.2.1 Postanowienia ogólne	2-1
2.2.2 Ustawodawstwo w [Nazwa Państwa]	2-1
2.2.3 Przepisy w [Nazwa Państwa]	2-2
2.3 Zasady ogólne i zmiany w podręczniku	2-2
Rozdział 3. Cel i niezależność badania	3-1
3.1 Wymagania ICAO	3-1
3.2 Niezależność	3-2
3.3 Wymagania w [Nazwa Państwa]	3-2
3.4 Schemat organizacyjny [Organu Badania]	3-3
3.5 Podsumowanie	3-4
Planowanie	
Rozdział 4. Planowanie i przygotowanie do badania	4-1
4.1 Postanowienia ogólne	4-1
4.2 Dobór i mianowanie badaczy	4-1
4.3 Szkolenie badaczy	4-2
4.4 Wyposażenie badacza	4-3
4.5 BHP na miejscu wypadku	4-3

Investigation

Chapter 5.	Initial notification and response	5-1
5.1	General	5-1
5.2	Reporting requirements	5-1
5.3	Notification procedures	5-2
5.4	Response to notifications	5-4
5.5	Delegation of the investigation (in whole or in part).....	5-6
Chapter 6.	Investigation policies and procedures.....	6-1
6.1	General	6-1
6.2	Rights, authority and obligations of investigators	6-3
6.3	Investigation operations	6-3
Chapter 7.	Actions at the accident site	7-1
7.1	General	7-1
7.1.1	Liaison with other authorities.....	7-1
7.1.2	Initial actions at the accident site.....	7-1
7.2	Rescue operations	7-2
7.3	Security at the accident site	7-3
7.4	Wreckage in the water	7-4
7.4.1	Initial actions	7-4
7.4.2	Decision to recover the aircraft wreckage	7-4
7.4.3	Aircraft wreckage distribution	7-5
7.4.4	Preservation of the aircraft wreckage.....	7-5
Chapter 8.	Organization and management of the investigation.....	8-1
8.1	General	8-1
8.2	The investigation management system.....	8-1
8.3	Progress meetings	8-6
8.4	Cooperation with the media.....	8-7
8.5	Dealing with families of accident victims	8-8
8.6	Securing the records, samples and recordings	8-9
8.7	Removal of the aircraft wreckage.....	8-9
8.8	Release of the aircraft wreckage.....	8-9
Chapter 9.	Tests and component examinations.....	9-1
9.1	Laboratory testing of aircraft systems and components.....	9-1
9.2	Practical arrangements	9-2
9.3	Notes and test results	9-2

Badanie

Rozdział 5. Wstępne powiadomianie i reakcja	5-1
5.1 Postanowienia ogólne	5-1
5.2 Wymagania odnośnie do sprawozdawczości	5-1
5.3 Procedury powiadamiania	5-2
5.4 Reakcja na powiadomienie	5-4
5.5 Przekazanie badania (w całości lub w części)	5-6
Rozdział 6. Badanie zasad i procedur	6-1
6.1 Postanowienia ogólne	6-1
6.2 Prawa, uprawnienia i zobowiązania badaczy	6-3
6.3 Działania podczas badań	6-3
Rozdział 7. Działania na miejscu wypadku	7-1
7.1 Postanowienia ogólne	7-1
7.1.1 Współpraca z innymi organami	7-1
7.1.2 Wstępne działania na miejscu wypadku	7-1
7.2 Operacje ratownicze	7-2
7.3 Zabezpieczenie na miejscu wypadku	7-3
7.4 Szczątki w wodzie	7-4
7.4.1 Wstępne działania	7-4
7.4.2 Decyzja wydobywania szczątków statku powietrznego	7-4
7.4.3 Rozrzut szczątków statku powietrznego	7-5
7.4.4 Konserwacja szczątków statku powietrznego	7-5
Rozdział 8. Organizacja i zarządzanie badaniami	8-1
8.1 Postanowienia ogólne	8-1
8.2 System zarządzania badaniami	8-1
8.3 Spotkania na temat postępów	8-6
8.4 Współpraca z mediami	8-7
8.5 Zajmowanie się rodzinami ofiar wypadku	8-8
8.6 Zabezpieczanie dokumentacji, próbek i nagrań	8-9
8.7 Usuwanie szczątków statku powietrznego	8-9
8.8 Zwolnienie szczątków statku powietrznego	8-9
Rozdział 9. Próby i badanie części	9-1
9.1 Próby laboratoryjne systemów i części statków powietrznych	9-1
9.2 Rozwiązania praktyczne	9-2
9.3 Uwagi i wyniki prób	9-2

Reporting

Chapter 10.	Writing the Final Report and making safety recommendations.....	10-1
10.1	General	10-1
10.2	Group reports	10-1
10.2.1	Field notes.....	10-1
10.2.2	Factual reports	10-2
10.3	Technical review	10-3
10.4	Format of the Final Report	10-3
10.4.1	General	10-3
10.4.2	Chapters 1 and 2 of the Final Report	10-3
10.4.3	Chapter 3 of the Final Report — conclusions	10-4
10.4.4	Chapter 4 of the Final Report — safety recommendations.....	10-4
10.5	Consultation	10-4
10.6	Recipients of the Final Report.....	10-5
10.7	Distribution and publication of Final Reports	10-5
10.8	Safety recommendations	10-6
10.8.1	General	10-6
10.8.2	Follow-up of safety recommendations.....	10-6
10.9	Reopening of an investigation.....	10-7
Chapter 11.	Reporting to the ICAO Accident/Incident Data (ADREP) Reporting system	11-1
11.1	ADREP preliminary reports	11-1
11.2	ADREP accident/incident data reports	11-2
Chapter 12.	Accident prevention measures — accident/incident database system	12-1
12.1	Incident reporting systems	12-1
12.2	European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS) database, analyses and sharing of data.....	12-1

Appendices

Appendix A.	[Name of State] legislation on aircraft accident and incident Investigation	App A-1
Appendix B.	[Investigation Authority] operating regulations	App B-1
Appendix C.	Agreements and Memoranda of Understanding (MoUs) with other organizations.....	App C-1
Appendix D.	List of examples of serious incidents (reference to ICAO Annex 13, Attachment C)	App D-1
Appendix E.	Individual development plan	App E-1
Appendix F.	Wreckage and parts release form	App F-1

Sprawozdawczość

Rozdział 10. Pisanie raportu końcowego i formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa	10-1
10.1 Postanowienia ogólne	10-1
10.2 Raporty grup	10-1
10.2.1 Notatki robocze	10-1
10.2.2 Raporty faktograficzne	10-2
10.3 Przegląd techniczny	10-3
10.4 Format Raportu Końcowego	10-3
10.4.1 Postanowienia ogólne	10-3
10.4.2 Rozdziały 1 i 2 Raportu Końcowego	10-3
10.4.3 Rozdział 3 Raportu Końcowego — Wnioski	10-4
10.4.4 Rozdział 4 Raportu Końcowego — Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	10-4
10.5 Konsultacja	10-4
10.6 Odbiorcy raportu końcowego	10-5
10.7 Dystrybucja i publikacja Raportów Końcowych	10-5
10.8 Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	10-6
10.8.1 Postanowienia ogólne	10-6
10.8.2 Obserwacja zaleceń dotyczących bezpieczeństwa	10-6
10.9 Wznowienie badania	10-7
Rozdział 11. Sprawozdawczość w Systemie przekazywania danych o wypadkach/incydentach	
ICAO (ADREP)	11-1
11.1 Raporty wstępne ADREP	11-1
11.2 Raport informacyjny o wypadku/incydencie ADREP	11-2
Rozdział 12. Środki zapobiegania wypadkom — system bazy danych wypadków/incydentów	12-1
12.1 Systemy zgłaszania incydentów	12-1
12.2 Europejskie Centrum Koordynacji Systemów Zgłaszania Incydentów Lotniczych (ECCAIRS) baza danych, analizy i udostępnianie danych	12-1

Załączniki

Załącznik A. Ustawodawstwo w [Nazwa Państwa] dotyczące badania wypadków i incydentów statków powietrznych	Zał. A-1
Załącznik B. przepisy wykonawcze [Organu Badania]	Zał. B-1
Załącznik C. Umowy i Protokoły o porozumieniu (MoU) z innymi Organizacjami	Zał. C-1
Załącznik D. Wykaz przykładów poważnych incydentów (patrz Załącznik 13 ICAO, Załącznik C)	Zał. D-1
Załącznik E. Indywidualny plan rozwoju	Zał. E-1
Załącznik F. Formularz zwolnienia szczątków i części	Zał. F-1

GLOSSARY

When the following terms are used in this manual, they have the following meanings:

Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of:
 - being in the aircraft, or
 - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

- b) the aircraft sustains damage or structural failure which:
 - adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windcreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

- c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1.— For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified, by ICAO, as a fatal injury.

Note 2.— An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

Note 3.— The type of unmanned aircraft system to be investigated is addressed in ICAO Annex 13, paragraph 5.1.

Note 4.— Guidance for the determination of aircraft damage can be found in ICAO Annex 13, Attachment G.

Accredited representative. A person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State. Where the State has established an accident investigation authority, the designated accredited representative would normally be from that authority.

GLOSARIUSZ

Jeśli w niniejszym podręczniku używane są niżej przedstawione terminy, to mają one następujące znaczenie:

Wypadek (Accident). Zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego zachodzi od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez wszystkie takie osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego, w którym:

a) osoba poniosła śmierć lub doznała poważnych urazów w następstwie:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które uległy oddzieleniu od statku powietrznego, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika odrzutowego,

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

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

- niekorzystnie wpływa na wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub charakterystyki lotne statku powietrznego, oraz
- zwykle wymagałoby remontu głównego lub wymiany uszkodzonego elementu, z *wyjątkiem* przypadków awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie jest ograniczone do jednego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, pokryw, osłon podwozia, wiatrochronów, poszycia statku powietrznego (takich jak niewielkie wgniecenia lub punktowe przebicia), lub nieznacznych uszkodzeń łopat wirnika głównego, łopat śmigła ogonowego, podwozia oraz spowodowanych przez grad lub zderzenia z ptakami (łącznie z otworami w osłonie anteny radaru); lub

c) statek powietrzny zaginął lub jest całkowicie niedostępny.

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

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

Uwaga 3. Typ bezzałogowych aparatów powietrznych podlegających badaniu jest omówiony w punkcie 5.1 Załącznika 13 ICAO.

Uwaga 4. Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych można znaleźć w Załączniku G Załącznika 13 ICAO.

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

Adviser. A person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation.

Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Audit. A systematic and objective review of a State's aviation framework to verify compliance with the provisions of the Chicago Convention or national regulation, conformance with or adherence to Standards and Recommended Practices (SARPs), procedures and good aviation safety practices.

Causes. Actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident. The identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.

Civil aviation authority. The governmental entity or entities, however titled, that are directly responsible for the regulation of all aspects of civil air transport, technical (i.e. air navigation and aviation safety) and economic (i.e. the commercial aspects of air transport).

Flight recorder. Any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident/incident investigation.

Note.— See Annex 6, Parts I, II and III, for specifications relating to flight recorders.

General aviation operation. An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.

Incident. An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Note.— The types of incidents which are of main interest to the International Civil Aviation Organization for accident prevention studies are listed in ICAO Annex 13, Attachment C.

Investigation. A process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.

Investigator-in-charge. A person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the organization, conduct and control of an investigation.

Note.— Nothing in the above definition is intended to preclude the functions of an investigator-in-charge being assigned to a commission or other body.

Maximum mass. Maximum certificated take-off mass.

Operator. A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

Preliminary Report. The communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation.

Doradca (Advisor). Osoba mianowana przez Państwo, na podstawie jej kwalifikacji, do pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi podczas badania.

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

Audyty (Audit). Systematyczny i obiektywny przegląd struktury lotnictwa Państwa dla zweryfikowania zgodności z postanowieniami Konwencji Chicagowskiej lub przepisami państwowymi, dostosowania do lub przestrzegania Norm i zalecanych metod postępowania (SARPs), procedur i dobrych praktyk bezpieczeństwa lotniczego.

Przyczyny (Causes). Działania, niedopatrzania, 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.

Organ lotnictwa cywilnego (Civil aviation authority). Ciało lub ciała rządowe, bez względu na nazewnictwo, które są bezpośrednio odpowiedzialne za regulację wszystkich aspektów cywilnego transportu lotniczego, technicznych (tzn. żegluga powietrznej i bezpieczeństwa lotniczego) i ekonomicznych (tzn. komercyjnych aspektów transportu lotniczego).

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

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

Operacja lotnictwa ogólnego (General aviation operation). Operacja lotnicza inna niż komercyjny transport lotniczy lub lotnicza praca zarobkowa.

Incident (Incident). Zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Uwaga. Typy incydentów, którymi ICAO jest szczególnie zainteresowana z powodu analiz dotyczących zapobiegania wypadkom wymieniono w Załączniku C.

Badanie (Investigation). Proces prowadzony w celu zapobiegania wypadkom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn zdarzenia i/lub okoliczności sprzyjających, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Przewodniczący zespołu badawczego (Investigator-in-charge [IIC]). Osoba, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację i przeprowadzenie badania oraz nadzór nad nim.

Uwaga. Wyżej przedstawiona definicja nie stanowi przeszkody w wyznaczeniu Przewodniczącego zespołu badawczego do składu komisji lub innego organu.

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

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

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

Safety recommendation. A proposal of an accident investigation authority based on information derived from an investigation, made with the intention of preventing accidents or incidents and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an accident or incident. In addition to safety recommendations arising from accident and incident investigations, safety recommendations may result from diverse sources, including safety studies.

Serious incident. An incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

Note 1.— The difference between an accident and a serious incident lies only in the result.

Note 2.— Examples of serious incidents can be found in ICAO Annex 13, Attachment C.

State of Design. The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.

State of Manufacture. The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft.

State of Occurrence. The State in the territory of which an accident or incident occurs.

State of the Operator. The State in which the operator's principal place of business is located or, if there is no such place of business, the operator's permanent residence.

State of Registry. The State on whose register the aircraft is entered.

Note.— In the case of the registration of aircraft of an international operating agency on other than a national basis, the States constituting the agency are jointly and severally bound to assume the obligations which, under the Chicago Convention, attach to a State of Registry. See, in this regard, the Council Resolution of 14 December 1967 on Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies which can be found in Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

State safety programme. An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa (Safety recommendation). Propozycja organu badania wypadków, sporządzona na podstawie informacji uzyskanych w toku badania, sformułowana w celu zapobiegania wypadkom lub incydentom i która w żadnym przypadku nie ma na celu stwarzania przesłanek dotyczących winy lub odpowiedzialności za wypadek lub incydent. Oprócz zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wynikających z badań wypadków i incydentów, zalecenia mogą wynikać z innych źródeł, w tym z analiz bezpieczeństwa.

Poważny incydent (Serious Incident). Incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego, który, w przypadku załogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez wszystkie takie osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

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

Uwaga 2. Przykłady poważnych incydentów można znaleźć w Załączniku C Załącznika 13 ICAO.

Państwo Konstruktora (State of Design). Państwo, mające jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu.

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

Państwo Miejsca Zdarzenia (State of Occurrence). Państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lub incydent.

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

Państwo Rejestracji (State of Registry). Państwo, do którego rejestru jest wpisany statek powietrzny.

Uwaga. W przypadku, gdy statek powietrzny należący do międzynarodowej organizacji eksploatacyjnej jest zarejestrowany na innej podstawie niż przynależność państwowa, Państwa tworzące tę organizację są zobowiązane do solidarnego przyjęcia zobowiązań, które Konwencja Chicagowska nakłada na Państwo Rejestracji. W związku z tym patrz Rezolucja Rady z 14 grudnia 1967 r. o przynależności państwowej i rejestracji statków powietrznych, eksploatowanych przez międzynarodowe organizacje eksploatacyjne, która jest w dokumencie Polityka i wskazówki dotyczące regulacji ekonomicznych międzynarodowego transportu powietrznego (Doc 9587).

Państwowy program bezpieczeństwa (State safety programme). Zintegrowany zestaw przepisów i działań ukierunkowany na poprawę bezpieczeństwa.

LIST OF ACRONYMS

ADREP	Accident/incident data reporting system
AIG/08	Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting (2008)
ATC	Air traffic control
ATS	Air traffic services
CAA	Civil aviation authority
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems
ICAO	International Civil Aviation Organization
IDP	Individual development plan
IIC	Investigator-in-charge
ISASI	International Society of Air Safety Investigators
MoU	Memorandum of Understanding
OJT	On-the-job training
RAIO	Regional accident and incident investigation organization
SARPs	Standards and Recommended Practices
SDCPS	Safety data collection and processing systems
SSP	State safety programme
TCB	Technical Co-operation Bureau
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme

WYKAZ SKRÓTÓW

ADREP	System przekazywania danych o wypadkach/incydentach
AIG/08	Spotkanie Wydziału Badania i Zapobiegania Wypadkom (AIG/2008)
ATC	kontrola ruchu lotniczego
ATS	służby ruchu lotniczego
CAA	organ władzy lotnictwa cywilnego
ECCAIRS	Europejskie Centrum Koordynacji Systemów Zgłaszania Incydentów Lotniczych
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IDP	Indywidualny Plan Rozwoju
IIC	przewodniczący zespołu badawczego
ISASI	Międzynarodowe Stowarzyszenie Badaczy Bezpieczeństwa Lotniczego
MoU	Protokół o porozumieniu
OJT	Szkolenie praktyczne (podczas pracy)
RAIO	Regionalna organizacja badania wypadków i incydentów
SARPs	Normy i zalecane metody postępowania
SDCPS	Systemy zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa
SSP	Państwowy program bezpieczeństwa
TCB	Biuro współpracy technicznej
USOAP	Uniwersalny Program Audytów Nadzoru nad Bezpieczeństwem

ORGANIZATION

ORGANIZACJA

Chapter 1

INTRODUCTION

1.1 GENERAL

1.1.1 This manual contains the *[Investigation Authority]* policies and procedures for the investigation of civil aircraft accidents and incidents that occur in the *[Name of State]* territory. This manual also contains policies and procedures for the *[Investigation Authority]* and other *[Name of State]* organizations' participation in investigations of accidents and incidents that occur outside of *[Name of State]* territory, but involving *[Name of State]* interests, including *[Name of State]*-operated, -registered, -designed, -manufactured aircraft. An organizational chart of the *[Investigation Authority]* is contained in Chapter 3 of this manual.

1.1.2 The policies and procedures contained herein are in conformity with international Standards and best practices.

[[Note.— The contents of this model manual are written based on the assumption that [Name of State] has in place legislation, regulations, policies, and procedures that are in full compliance with ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs). If [Name of State] has “differences” between ICAO requirements, in accordance with Article 38 of the Convention, it must notify ICAO of such differences. Moreover, the policies and procedures manual developed by use of this model manual should clearly illustrate those provisions in the manual which differ from ICAO requirements, as well as any plans to bring [Name of State] provisions in line with ICAO requirements.]]

1.1.3 This manual was developed using the SARPs and guidance material promulgated by ICAO, as well as materials and best practices of some States.

1.1.4 The provisions of this manual are binding on the actions of the *[Investigation Authority]*, including its investigators and management personnel. The provisions of this manual are also binding on any other *[Name of State]* government and aviation industry organizations and personnel, and other personnel and organizations from outside of *[Name of State]* that participate in the *[Investigation Authority]*-led investigations.

Note 1.— Since investigations vary in complexity, a document of this kind cannot cover all eventualities. The more common techniques and processes, however, have been included. Although this manual may be of use for experienced and inexperienced investigators alike, it is not a substitute for investigation training and experience, as well as common sense.

Note 2.— Because this manual deals with investigations of accidents, serious incidents and incidents, for reasons of brevity, the terms “accidents,” “investigations” and “accident investigations”, as used herein, should apply equally to the investigation of accidents, serious incidents, and incidents.

1.2 STATE SAFETY PROGRAMME

1.2.1 In compliance with provisions of ICAO Annex 13, Attachment F, ICAO Member States are required to implement and maintain a State Safety Programme (SSP). An SSP is a management system for the management of

Rozdział 1 WPROWADZENIE

1.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1.1 Niniejszy podręcznik zawiera zasady i procedury stosowane przez [Organ Badania] do badania cywilnych wypadków lotniczych i incydentów mających miejsce na terytorium [Nazwa Państwa]. Niniejszy podręcznik zawiera także zasady i procedury dotyczące udziału [Organ Badania] i innych organizacji [Nazwa Państwa] w badaniach wypadków i incydentów mających miejsce poza terytorium [Nazwa Państwa], ale dotyczących interesów [Nazwa Państwa], włącznie ze statkami powietrznymi użytkowymi, zarejestrowanymi, skonstruowanymi, zbudowanymi w [Nazwa Państwa]. Schemat organizacyjny [Organu Badania] znajduje się w Rozdziale 3 niniejszego podręcznika.

1.1.2 Zawarte tu zasady i procedury są zgodne z Normami międzynarodowymi i najlepszymi metodami postępowania.

[[Uwaga.— Treść tego modelowego podręcznika została napisana w oparciu o założenie, że [Nazwa Państwa] ma już ustawodawstwo, przepisy, zasady i procedury w pełni zgodne Normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO (SARPs). Jeśli [Nazwa Państwa] ma „rozbieżności” względem wymagań ICAO, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji, musi powiadomić ICAO o tych rozbieżnościach. Ponadto, podręcznik zasad i procedur opracowany przy użyciu niniejszego modelowego podręcznika powinien jasno zobrazować te postanowienia w podręczniku, które różnią się od wymagań ICAO, jak również wszelkie plany doprowadzenia do zgodności przepisów [Nazwa Państwa] z wymaganiami ICAO.]]

1.1.3 Niniejszy podręcznik opracowano z wykorzystaniem SARPs i wskazówek ogłaszanych przez ICAO, jak również materiałów i najlepszych metod postępowania niektórych Państw.

1.1.4 Postanowienia niniejszego podręcznika są wiążące dla działań [Organu Badania], włącznie z jego badaczami i kierownictwem. Postanowienia niniejszego podręcznika są również wiążące dla wszelkich [Nazwa Państwa] organizacji i personelu, rządowych i z branży lotniczej, oraz innych organizacji i personelu spoza [Nazwa Państwa], biorących udział w badaniach prowadzonych przez [Organ Badania].

Uwaga 1. — Ponieważ badania różnią się stopniem złożoności, dokument tego rodzaju nie może uwzględnić wszelkich ewentualności. Przedstawiono jednak częściej stosowane techniki i procesy. Jakkolwiek niniejszy podręcznik może być użyteczny zarówno dla doświadczonych, jak i niedoświadczonych badaczy, to nie jest on substytutem szkolenia w badaniu, ani doświadczenia, ani też zdrowego rozsądku.

Uwaga 2. — Ponieważ niniejszy podręcznik zajmuje się badaniami wypadków, poważnych incydentów i incydentów, dla zachowania zwięzłości, stosowane tu wyrażenia „wypadki” i „badanie wypadków” odnoszą się w równym stopniu do również do badania wypadków, poważnych incydentów i incydentów.

1.2 PAŃSTWOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA (SSP)

1.2.1 Zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, Załącznik F, Państwa Członkowskie ICAO są zobowiązane wdrożyć i utrzymywać Państwowy program bezpieczeństwa (SSP). SSP jest systemem zarządzania służącym zarządzaniu bezpieczeństwem przez Państwo. Proces wdrożenia SSP jest uzależniony od wielkości i złożoności systemu lotniczego danego Państwa i może wymagać koordynacji między różnorodnymi organami odpowiedzialnymi w Państwie za funkcje poszczególnych elementów.

safety by the State. The implementation of an SSP is commensurate with the size and complexity of the State's aviation system, and may require coordination among multiple authorities responsible for individual element functions in the State.

1.2.2 The SSP framework contemplates four components and eleven elements. The first component is "State safety policy and objectives" and its third element is "accident and incident investigation".

1.2.3 A State, or a regional grouping of States, must establish an independent accident and incident investigation process, the sole objective of which is the prevention of accidents and incidents, and not the apportioning of blame or liability. Such investigations are in support of the management of safety in the State. In the operation of the SSP, the State maintains the independence of the accident and incident investigation authority from other State aviation organizations.

1.2.4 The [Investigation Authority] has developed this manual as part of its efforts in support of [Name of State] to implement and maintain its SSP.

1.3 BACKGROUND DOCUMENTS

The following ICAO documents provide additional information and guidance on related subjects:

- Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*, Tenth Edition, July 2010, incorporating Amendment 13
- *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756):
 - Part I — *Organization and Planning*
 - Part II — *Procedures and Checklists* (in preparation)
 - Part III — *Investigation* (in preparation)
 - Part IV — *Reporting*
- *Human Factors Training Manual* (Doc 9683)
- *Manual of Civil Aviation Medicine* (Doc 8984)
- *Safety Management Manual (SMM)* (Doc 9859)
- *Airport Services Manual* (Doc 9137), Part 5 — *Removal of Disabled Aircraft*
- *Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* (Circ 285)
- *Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators* (Circ 298)
- *Hazards at Aircraft Accident Sites* (Circ 315)

1.4 DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

The definitions and abbreviations used in this manual are contained in the glossary and list of acronyms.

1.2.2 Struktura SSP obejmuje cztery główne zagadnienia i jedenąście tematów. Pierwsze zagadnienie to „Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa”, a jego trzeci temat to „Badanie wypadków i incydentów”.

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

1.2.4 [Organ Badania] opracował niniejszy podręcznik w ramach wysiłków wspierających [Nazwa Państwa] we wdrażaniu i utrzymywaniu jego SSP.

1.3 DOKUMENTY WPROWADZAJĄCE

Następujące dokumenty ICAO dostarczają dodatkowych informacji i wskazówek na powiązane tematy:

— Załącznik 13 — *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, 10 wydanie, lipiec 2010, z uwzględnieniem Zmiany 13

— *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* (Doc 9756):

 Część I — *Organizacja i planowanie*

 Część II — *Procedury i Listy kontrolne* (w przygotowaniu)

 Część III — *Badanie* (w przygotowaniu)

 Część IV — *Sprawozdawczość*

— *Podręcznik szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego* (Doc 9683)

— *Podręcznik cywilnej medycyny lotniczej* (Doc 8984)

— *Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM)* (Doc 9859)

— *Podręcznik służb portów lotniczych* (Doc 9137), część 5 — *Usuwanie niesprawnych statków powietrznych*

— *Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom* (Circ 285)

— *Wytyczne do szkolenia personelu badającego wypadki lotnicze* (Circ 298)

— *Zagrożenia w miejscach wypadków lotniczych* (Circ 315)

1.4 DEFINICJE I SKRÓTY

Definicje i skróty stosowane w niniejszym podręczniku są ujęte w glosariuszu i wykazie skrótów.

Chapter 2

LEGISLATIVE REQUIREMENTS

2.1 ICAO REQUIREMENTS

Article 26 of the *Convention on International Civil Aviation* specifies that it is incumbent on a State in which an aircraft accident occurs to institute an inquiry into the circumstances of the accident. This obligation can only be met when appropriate legislation is in place. Such legislation must establish an accident investigation authority (or commission, board or other body) for the investigation of aircraft accidents. ICAO Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*, contains SARPs for the investigation of accidents and incidents in ICAO Member States. Legislation and regulations are in place in *[Name of State]* to address these international requirements.

2.2 THE REQUIREMENTS IN *[NAME OF STATE]*

2.2.1 General

[Name of State] has adopted legislation, regulations, policies and procedures that meet the requirements of ICAO for accident and incident investigation. *[Name of State]* has no need to forward “differences” to ICAO, in accordance with Article 38 of the Convention.

2.2.2 Legislation in *[Name of State]*

[[Note.— This portion of the manual should include a summary of relevant State legislation, which provides the legislative basis for the policies and procedures contained in the manual, and which illustrates the State’s commitment to comply with the Chicago Convention, particularly Article 26 of the Convention, and the SARPs contained in ICAO Annex 13. It also should include, but is not limited to, a summary of the legislation, which:

- a) created the accident and incident investigation authority;*
- b) provided it with the responsibilities and authorities (including funding) regarding civil aviation accident and incident investigation on behalf of the State; and*
- c) authorizes the publication of government regulations regarding investigations of accidents and incidents.*

The full legislation should be contained in an Appendix to the manual. An example of possible text is presented below.]]

The legislative basis for the policies and procedures contained in this manual are codified in *[Aviation Act, or other name of the relevant legislation, including the date the legislation was enacted]*. A copy of the *[Act or other name]* is contained in Appendix A. The *[Act or other name]* establishes the *[Investigation Authority]* and provides its responsibilities and authorities for the investigation of aircraft accidents and incidents to be conducted in accordance with Article 26 of the

Rozdział 2

WYMOGI USTAWODAWCZE

2.1 WYMAGANIA ICAO

Artykuł 26 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym precyzuje, że na Państwie, w którym nastąpił wypadek lotniczy spoczywa obowiązek wszczęcia dochodzenia co do okoliczności tego wypadku. Ten obowiązek może być spełniony tylko pod warunkiem obowiązywania odpowiedniego ustawodawstwa. Takie ustawodawstwo musi ustanowić organ badania wypadków (lub komisję, radę albo inne ciało) do badania wypadków lotniczych. Załącznik 13 ICAO — *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, zawiera SARPs do badania wypadków i incydentów w Państwach Członkowskich ICAO. W [Nazwa Państwa] obowiązują ustawodawstwo i przepisy odnoszące się do tych wymagań międzynarodowych.

2.2 WYMAGANIA W [NAZWA PAŃSTWA]

2.2.1 Postanowienia ogólne

W [Nazwa Państwa] przyjęto ustawodawstwo, przepisy, zasady i procedury spełniające wymagania ICAO odnośnie do badania wypadków i incydentów. [Nazwa Państwa] nie ma potrzeby przesyłania „rozbieżności” do ICAO, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji.

2.2.2 Ustawodawstwo w [Nazwa Państwa]

[[Uwaga.— Ta część niniejszego podręcznika powinna zawierać podsumowanie odnośnego ustawodawstwa w Państwie, stanowiącego ustawowe podstawy dla zasad i procedur zawartych w podręczniku, i obrazujące zaangażowanie Państwa w spełnienie postanowień Konwencji Chicagowskiej, szczególnie Artykułu 26 Konwencji, oraz SARPs zawartych w Załączniku 13 ICAO. Powinna zawierać również, ale nie tylko, podsumowanie ustawodawstwa, które:

- a) stworzyło organ badania wypadków i incydentów;*
- b) nadało mu zakres odpowiedzialności i uprawnień (w tym finansowanie) w odniesieniu do badania wypadków i incydentów lotnictwa cywilnego w imieniu Państwa; i*
- c) uprawnia do publikacji przepisów rządowych dotyczących badania wypadków i incydentów.*

Pełne ustawodawstwo powinno być zawarte w Załączniku do podręcznika. Przykład możliwego tekstu jest przedstawiony poniżej.]]

Ustawowe podstawy zasad i procedur zawartych w niniejszym podręczniku są skodyfikowane w [Ustawa Lotnicza, lub inna nazwa odnośnego aktu prawnego, włącznie z datą wejścia w życie tego aktu prawnego]. Tekst [Ustawa lub inna nazwa] jest zawarty w Załączniku A. [Ustawa lub inna nazwa] ustanawia [Organ Badania] i nadaje mu odpowiedzialność i uprawnienie odnośnie do prowadzenia badania wypadków i incydentów lotniczych zgodnie z Artykułem 26 Konwencji Chicagowskiej i Załącznikiem 13 ICAO. [Ustawa lub inna nazwa] stwierdza, że postanowienia dotyczące badań będą następnie regulowane przepisami rządowymi.

Chicago Convention and ICAO Annex 13. The [Act or other name] specifies that provisions regarding investigations will be further regulated by government regulations.

2.2.3 Regulations in [Name of State]

[[Note.— This portion of the manual should include a summary of relevant regulations, sometimes referred to as “operating regulations” published by the government regarding accident and incident investigations. The regulations should address, at a minimum, the national requirements emanating from the legislation pertaining to accident and incident investigation and should provide for standardized investigation processes in conformance with the SARPs contained in ICAO Annex 13, as well as guidance contained in the ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Parts I, II, III and IV. Some States promulgate regulations regarding accident and incident investigation virtually verbatim to the SARPs contained in ICAO Annex 13 and Doc 9756. Promulgation of regulations may take on different forms, depending on the preferences of various States. In some cases, regulations are promulgated and published by Presidential Decree, or similar government action. In other cases, the regulations may be promulgated by the independent investigation authority, after appropriate approval within the government. Regardless of the means of promulgation, the regulations need to ensure satisfactory compliance with ICAO Annex 13 and other ICAO guidance materials. The full regulations should be contained in an Appendix to the manual. An example of possible text is presented below.]]

The regulatory basis for the policies and procedures contained in this manual are codified in [Name or title of regulations pertaining to accident and incident investigation, as well as the date of enactment]. The regulations are consistent with the provisions of ICAO Annex 13 and other ICAO documents regarding accident and incident investigation, including the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Parts I, II, III and IV. A copy of the regulations is contained in Appendix B.

2.3 POLICY MATTERS AND MANUAL AMENDMENTS

2.3.1 It is the policy of the [Investigation Authority] to conduct its business in accordance with ICAO SARPs, particularly those contained in ICAO Annex 13 and the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Parts I, II, III and IV. It is also the policy of the [Investigation Authority] to conduct its business in accordance with the relevant laws and regulations of [Name of State].

2.3.2 The laws and regulations are supplemented by this manual, which contains the policies and procedures of the [Investigation Authority] for the conduct of an investigation in [name of State] or outside of [Name of State], when [Name of State] interests or responsibilities apply.

2.3.3 The [Head/Chief] of the [Investigation Authority] should appoint a staff member to monitor any amendments to ICAO SARPs or other ICAO documents to ensure that relevant [Name of State] laws, regulations, policies and procedures are amended as necessary. If for some reason, [Name of State] laws, regulations, policies and procedures do not meet the intent of ICAO SARPs, the [Head/Chief] of the [Investigation Authority] should ensure that ICAO is notified in a timely manner of such differences, in accordance with Article 38 of the Chicago Convention.

2.3.4 The [Head/Chief] of the [Investigation Authority] should also appoint an appropriate staff member to review this manual on a periodic basis and to prepare amendments, as necessary, to ensure its currency and consistency with the standards and best practices of the international aviation community. That staff member should also ensure that any differences between [Name of State] and ICAO SARPs are notified to ICAO, pending possible amendment of [Name of State] laws, regulations, policies and procedures, to resolve such differences.

2.2.3 Przepisy w [Nazwa Państwa]

[[Uwaga.— Ta część niniejszego podręcznika powinna zawierać podsumowanie odnośnych przepisów, niekiedy określanych jako „przepisy robocze”, wydanych przez rząd w odniesieniu do badań wypadków i incydentów. Te przepisy powinny określać, przynajmniej, państwowe wymagania wynikające z ustawodawstwa odnoszącego się do badań wypadków i incydentów, i powinny uwzględniać znormalizowane procedury badania zgodnie z SARPs zawartymi w Załączniku 13 ICAO, jak również wskazówkami zawartymi w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), części I, II, III i IV. Niektóre Państwa wydają przepisy odnoszące się do badań wypadków i incydentów praktycznie dosłownie wg SARPs zawartych w Załączniku 13 ICAO i Doc 9756. Wydawanie przepisów może przyjmować różne formy, zależnie od preferencji różnych Państw. W niektórych przypadkach, przepisy są wydawane i ogłaszane dekretem prezydenckim lub podobnym aktem rządowym. W innych przypadkach przepisy mogą być wydawane przez niezależny organ badania wypadków, po odpowiedniej zgodzie w rządzie. Niezależnie od sposobu wydania, przepisy muszą zapewniać zadowalającą zgodność z Załącznikiem 13 ICAO i innymi wskazówkami ICAO. Pełne przepisy powinny być zawarte w Załączniku do podręcznika. Przykład możliwego tekstu jest przedstawiony poniżej.]]

Prawne podstawy zasad i procedur zawartych w niniejszym podręczniku są skodyfikowane w [Nazwa lub tytuł przepisów odnoszących się do badania wypadków i incydentów, jak również data wejścia w życie]. Przepisy te są zgodne z postanowieniami Załącznika 13 ICAO i innych dokumentów ICAO odnoszących się do badania wypadków i incydentów, włącznie z *Podręcznikiem badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756)*, części I, II, III i IV. Tekst przepisów jest zawarty w Załączniku B.

2.3 ZASADY OGÓLNE I ZMIANY W PODRĘCZNIKU

2.3.1 Zasadą [Organu Badania] jest prowadzenie jego działań zgodnie z SARPami ICAO, w szczególności tymi zawartymi w Załączniku 13 ICAO i w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756)*, części I, II, III i IV. Jest też zasadą [Organu Badania] prowadzenie jego działań zgodnie z odnośnymi prawami i przepisami [Nazwa Państwa].

2.3.2 Te prawa i przepisy uzupełnia niniejszy podręcznik, który zawiera zasady i procedury [Organu Badania] odnośnie do prowadzenia badań w [Nazwa Państwa] lub poza [Nazwa Państwa], kiedy w grę wchodzi interes lub odpowiedzialność [Nazwa Państwa].

2.3.3 [Kierownik/szef] [Organu Badania] powinien wyznaczyć członka personelu, który będzie śledził zmiany w SARPach ICAO lub innych dokumentach ICAO w celu zapewnienia, że odnośne prawa, przepisy, zasady i procedury [Nazwa Państwa] są zmieniane wg potrzeb. Jeśli z jakiegoś powodu prawa, przepisy, zasady i procedury [Nazwa Państwa] nie spełniają intencji SARPach ICAO, [Kierownik/szef] [Organu Badania] powinien zapewnić, że ICAO zostanie w porę powiadomiona o takich rozbieżnościach, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej.

2.3.4 [Kierownik/szef] [Organu Badania] powinien także wyznaczyć odpowiedniego członka personelu, który będzie okresowo przeglądał niniejszy podręcznik i przygotowywał zmiany wg potrzeb, w celu zapewnienia jego aktualności i zgodności z normami i najlepszymi metodami postępowania międzynarodowej społeczności lotniczej. Taki członek personelu powinien również zapewnić, że ICAO zostanie powiadomiona o wszelkich rozbieżnościach pomiędzy [Nazwa Państwa] a SARPami ICAO, do czasu ewentualnej zmiany prawa, przepisów, zasad i procedur [Nazwa Państwa], która usunie takie rozbieżności.

Chapter 3

INVESTIGATION OBJECTIVE AND INDEPENDENCE

3.1 ICAO REQUIREMENTS

According to ICAO Annex 13, an accident investigation authority must be strictly objective and totally impartial and must also be perceived to be so. It must also be able to conduct investigations in an independent manner that precludes interference from outside pressures. The following references are relevant:

- ICAO Annex 13, Chapter 3, paragraph 3.1:

“The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.”

- ICAO Annex 13, Chapter 5, paragraph 5.4:

“The accident investigation authority shall have independence in the conduct of the investigation and have unrestricted authority over its conduct...”

- ICAO Annex 13, Chapter 5, paragraph 5.4.1:

“Any investigation conducted in accordance with the provisions of this Annex shall be separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.

Note.— Separation can be achieved by the investigation being conducted by State accident investigation authority experts, and any judicial or administrative proceedings being conducted by other appropriate experts. Coordination, as per 5.10, between the two processes would likely be required at the accident site and in the gathering of factual information, with due consideration to the provisions in 5.12.”

- In accordance with ICAO Annex 13, Chapter 5, paragraph 5.4.3:

“A State should ensure that any investigations conducted under the provisions of this Annex have unrestricted access to all evidential material without delay and are not impeded by administrative or judicial investigations or proceedings.

Note.— The intent of this recommended practice may be achieved through legislation, protocols, or agreements between the accident investigation authorities and the judicial authorities.”

- ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part I — *Organization and Planning*, paragraphs 2.1.2 and 2.1.3, which state, in part, the following:

The accident investigation authority must be strictly objective and totally impartial and must also be perceived to be so. It should be established in such a way that it can withstand political or other interference or pressure. Many States have achieved this objective by setting up their accident

Rozdział 3 CEL I NIEZALEŻNOŚĆ BADANIA

3.1 WYMAGANIA ICAO

Zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, organ badania wypadków musi być ściśle obiektywny i całkowicie bezstronny, i musi także być postrzegany jako taki. Musi także być w stanie prowadzić badania w sposób niezależny, wykluczający ingerencję nacisków zewnętrznych. Odnoszą się do tego następujące źródła:

— Załącznik 13 ICAO, Rozdział 3, p. 3.1:

„Jedynym celem badania wypadków lub incydentów jest zapobieganie wypadkom i incydentom. Działalność ta nie ma na celu orzekania o winie lub odpowiedzialności.”

— Załącznik 13 ICAO, Rozdział 5, p. 5.4:

„Organ badania wypadków jest niezależny w prowadzeniu badania i posiada nieograniczone uprawnienia w zakresie jego prowadzenia...”

— Załącznik 13 ICAO, Rozdział 5, p. 5.4.1:

„Każde badanie prowadzone zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika jest odrębne od wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych służących orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności.

Uwaga.— Odrębność może być osiągnięta poprzez prowadzenie badania przez ekspertów państwowego organu badającego wypadki, a prowadzenie jakiegokolwiek sądowego lub administracyjnego postępowania przez innych właściwych ekspertów. Koordynacja, zgodnie z punktem 5.10, pomiędzy obydwoma procesami będzie prawdopodobnie konieczna na miejscu wypadku i podczas gromadzenia informacji faktograficznych, z należyтым uwzględnieniem postanowień zawartych w punkcie 5.12.”

— Zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, Rozdział 5, p. 5.4.3:

„Państwo powinno zapewnić, aby w trakcie każdego badania prowadzonego zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika istniał nieograniczony niezwłoczny dostęp do wszystkich materiałów dowodowych, a badanie nie było zakłócanie przez administracyjne lub sądowe dochodzenia lub postępowania.

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

— *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), część I — Organizacja i planowanie, p. 2.1.2 i 2.1.3, które stwierdzają, m.in., co następuje:*

Organ badania wypadków musi być ściśle obiektywny i całkowicie bezstronny i musi także być postrzegany jako taki. Powinien być ustanowiony w taki sposób, aby mógł się oprzeć ingerencjom lub naciskom politycznym lub innym.

investigation authority as an independent statutory body or by establishing an accident investigation organization that is separate from the civil aviation administration. In these States, the accident investigation authority reports direct to Congress, Parliament or a ministerial level of government.

In many States, it may not be practical to establish a permanent accident investigation authority. These States generally appoint a separate accident investigation commission for each major accident to be investigated. It is essential that such a commission report direct to a ministerial level of government so that the findings and safety recommendations of the investigation are not diluted during passage through regular administrative channels.

3.2 INDEPENDENCE

3.2.1 Maintaining independence in the conduct of investigations will result in enhancing the credibility of the *[Investigation Authority]* and its ability to avoid situations that have the potential to create conflicts of interest. Maintaining independence of the investigation function is equally important for accident and incident investigations.

3.2.2 The intent of “independence” is that the *[Investigation Authority]* shall be functionally independent, in particular of the national civil aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or airport operation and, in general, of any other party whose interests could conflict with the task entrusted to the investigation authority.

3.2.3 “Independence” does not mean that the *[Investigation Authority]* would not be administratively supervised and accountable to a governmental minister or ministry (or parliament) for its finances, administration, policies and working methods (which should be transparent).

3.3 THE REQUIREMENTS IN *[NAME OF STATE]*

[[Note.— This section of the manual should be tailored to the specifics of the language contained in the State legislation and regulations. Suggested text is offered below.]]

3.3.1 The *[Name of State]* legislation, regulations, policies, and procedures are consistent with and reinforce the provisions of ICAO Annex 13 regarding the objective and independence of the investigation.

3.3.2 The requirements of the *[Investigation Authority]* are contained in [Legislation, regulations] for the independence and objectivity of investigations, as follows:

- a) ensure the establishment of an adequately funded, professionally trained, independent and impartial aircraft accident investigative body in *[Name of State]*;
- b) ensure the independence of all investigations into aircraft accidents and incidents that are carried out in *[Name of State]*, from political or other interference or pressure; and
- c) promote the use of a common set of regulations compliant with the provisions of ICAO Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*, including regulations for the protection of safety data with the purpose of accident prevention and not the assignment of blame.

Wiele Państw osiągnęło ten cel tworząc swoje organy badania wypadków jako niezależne ciała statutowe lub ustanawiając organizację badania wypadków odrębną od administracji lotnictwa cywilnego. W tych Państwach organ badania wypadków odpowiada bezpośrednio przed kongresem, parlamentem lub ministerialnym szczeblem rządu.

W wielu Państwach może nie być praktyczne ustanawianie stałego organu badania wypadków. Te Państwa generalnie mianują oddzielną komisję badania wypadków dla każdego dużego wypadku wymagającego zbadania. Niezbędne jest, żeby taka komisja odpowiadała bezpośrednio przed ministerialnym szczeblem rządu, tak aby ustalenia i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa badania nie uległy osłabieniu podczas przechodzenia zwykłą drogą administracyjną.

3.2 NIEZALEŻNOŚĆ

3.2.1 Utrzymanie niezależności w prowadzeniu badań będzie prowadziło do wzrostu wiarygodności [*Organu Badania*] i jego zdolności unikania sytuacji, które potencjalnie mogą wywoływać konflikt interesów. Utrzymanie niezależności funkcji badania jest równie ważne w odniesieniu do badania wypadków i incydentów.

3.2.2 Intencją „niezależności” jest, aby [*Organ Badania*] był funkcjonalnie niezależny, w szczególności od państwowych organów lotnictwa cywilnego odpowiedzialnych za zdatność do lotu, certyfikację, operacje lotnicze, obsługę techniczną, wydawanie licencji, kontrolę ruchu lotniczego lub działanie portów lotniczych i, generalnie, od wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniem powierzonym organowi badania.

3.2.3 „Niezależność” nie oznacza, że [*Organ Badania*] nie byłby nadzorowany w sensie administracyjnym i odpowiedzialny przed ministrem lub ministerstwem rządu (lub parlamentem) za swoje finanse, administrację, politykę i metody pracy (które powinny być transparentne).

3.3 WYMAGANIA W [NAZWA PAŃSTWA]

[[Uwaga.— Ta część niniejszego podręcznika powinna zostać dopasowana do specyfiki języka zawartego w ustawodawstwie i przepisach tego Państwa. Sugerowany tekst jest przedstawiony poniżej.]]

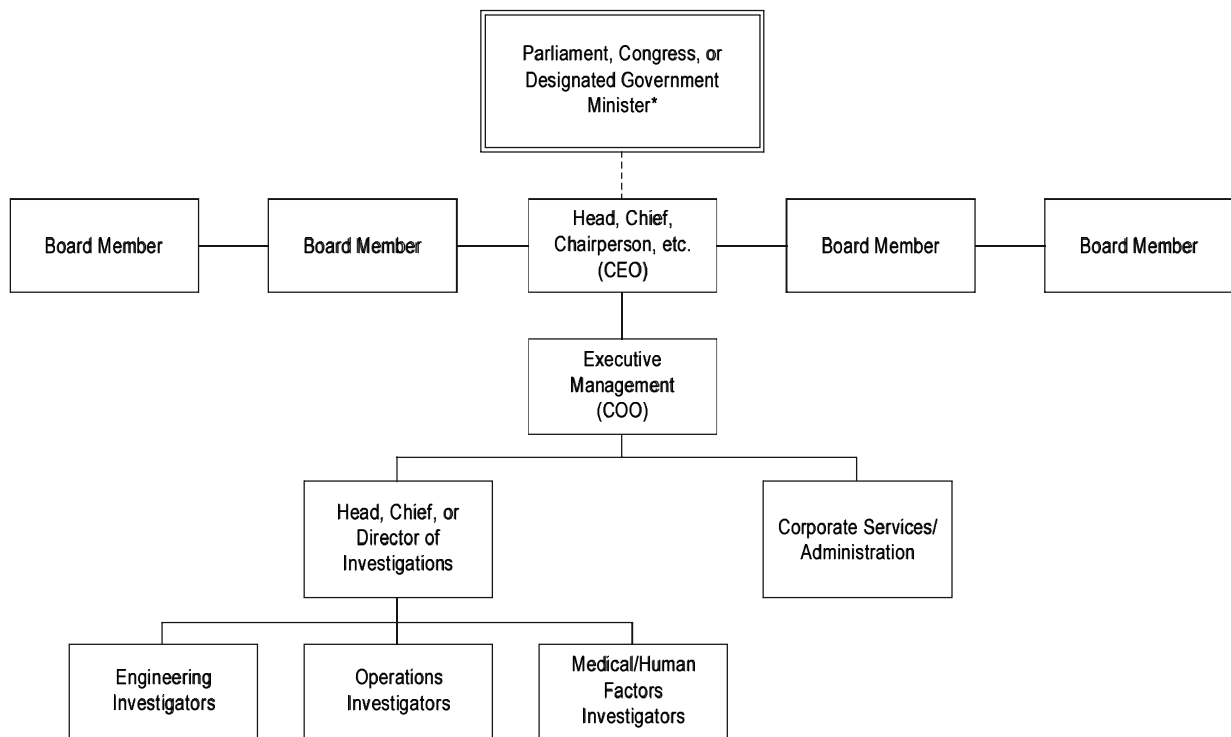
3.3.1 Ustawodawstwo, przepisy, zasady i procedury w [*Nazwa Państwa*] są spójne z postanowieniami Załącznika 13 ICAO odnośnie do celu i niezależności badania i wzmacniają je.

3.3.2 Wymagania [*Organu Badania*] zawarte w [*Ustawodawstwie, przepisach*] dotyczące niezależności i obiektywności badań, są następujące:

- a) zapewniają ustanowienie odpowiednio finansowanego, profesjonalnie przeszkolonego, niezależnego i bezstronnego organu badania wypadków lotniczych w [*Nazwa Państwa*];
- b) zapewniają niezależność wszystkich badań wypadków i incydentów lotniczych przeprowadzanych w [*Nazwa Państwa*], od ingerencji lub nacisków politycznych lub innych; i
- c) propagują wykorzystanie wspólnego zbioru przepisów zgodnych z postanowieniami Załącznika 13 ICAO — *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*, włącznie z przepisami o ochronie bezpieczeństwa danych w celu zapobiegania wypadkom a nie przypisywania winy.

3.4 ORGANIZATIONAL CHART OF THE [INVESTIGATION AUTHORITY]

[[Note.— In this part of the manual, it is appropriate to insert the organizational chart for the investigation authority, along with any narrative necessary to explain the organizational structure. The chart should reflect the independence of the authority and the details of the management and reporting functions. Figures 3-1 and 3-2 below illustrate how many States organize their accident investigation authorities to meet the “independence” requirements of ICAO Annex 13. Figure 3-1 is a complex organization with a politically appointed Chairman and Board Members, who normally are not investigators. Figure 3-2 is a more streamlined organization that does not have a Board. Such an organization is most often led by an experienced investigator as the senior official. It should be noted that the reporting requirements in both cases are administrative only to the Parliament, Congress, or designated Minister and the organizations are fully separate from any regulatory/safety oversight authorities and from judicial authorities.]]

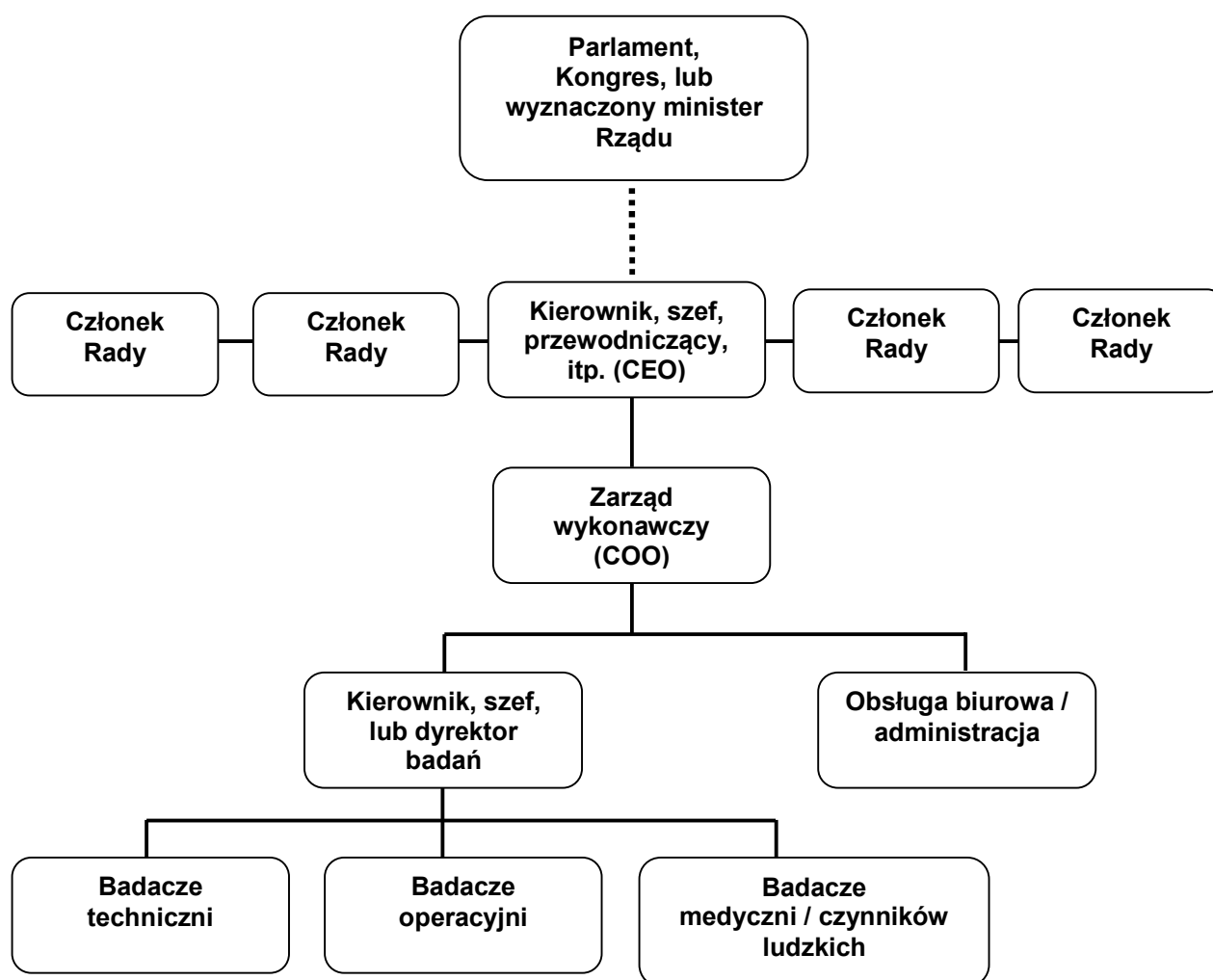


* The investigation authority should not report to the same Minister responsible for the regulation and safety oversight of civil aviation in the State.

Figure 3-1

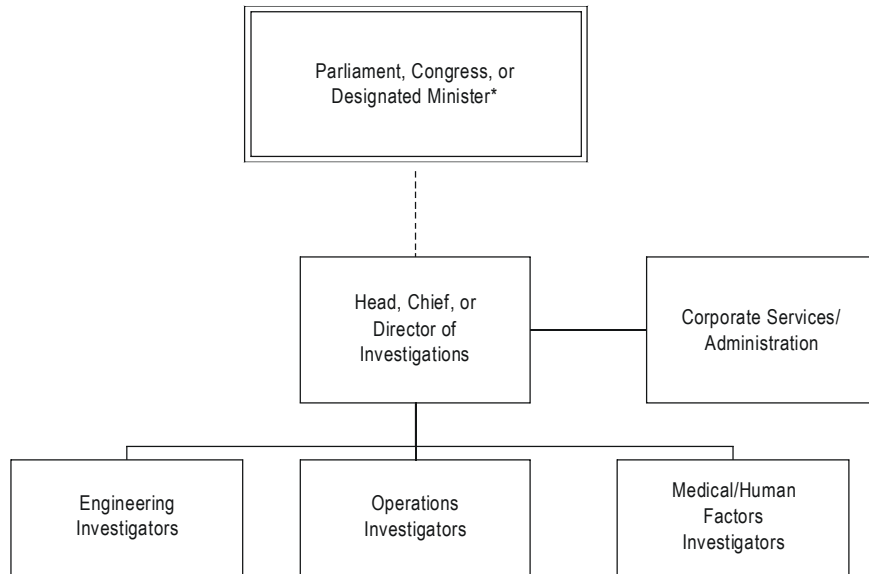
3.4 SCHEMAT ORGANIZACYJNY [Organu Badania]

[[Uwaga.— W tej części niniejszego podręcznika właściwe jest wstawienie schematu organizacyjnego organu badania, razem z opisem niezbędnym do objaśnienia struktury organizacyjnej. Schemat ten powinien odzwierciedlać niezależność organu i szczegóły funkcji zarządzania i sprawozdawczości. Ilustracje 3-1 i 3-2 poniżej przedstawiają jak wiele Państw organizuje swoje organy badania wypadków, aby spełnić wymaganie „niezależności” wg Załącznika 13 ICAO. Ilustracja 3-1 to złożona organizacja z przewodniczącym i członkami Rady mianowanymi politycznie, którzy zwykle nie są badaczami. Ilustracja 3-2 to organizacja bardziej uproszczona, która nie ma Rady. Taka organizacja jest najczęściej prowadzona przez doświadczonego badacza jako najwyższego urzędnika. Należy zwrócić uwagę, że wymagania co do podległości w obu przypadkach są tylko administracyjne, wobec parlamentu, kongresu lub wyznaczonego ministra i organizacje te są w pełni oddzielone od wszelkich organów regulacyjnych/nadzoru bezpieczeństwa oraz od organów wymiaru sprawiedliwości.]]



* Organ badania nie powinien odpowiadać przed tym samym ministrem, który jest odpowiedzialny za regulację i nadzór nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w tym Państwie.

Ilustracja 3-1

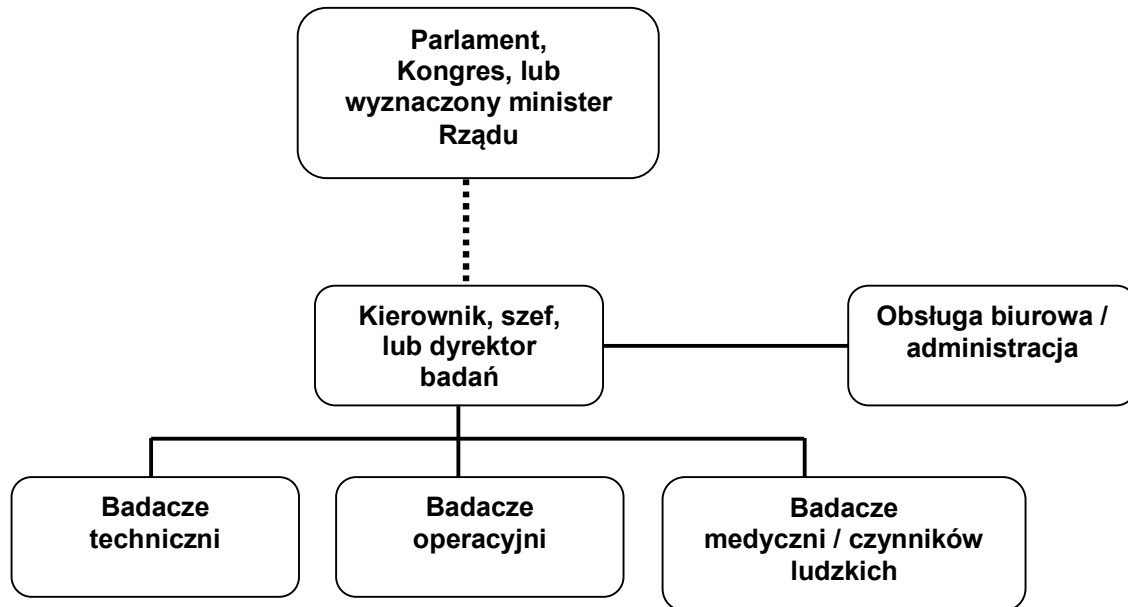


* The investigation authority should not report to the same Minister responsible for the regulation and safety oversight of civil aviation in the State.

Figure 3-2

3.5 SUMMARY

It is the policy of the *[Investigation Authority]* and its investigation teams to meet the requirements specific to this chapter to ensure that the sole purpose of investigations is to prevent future accidents. Any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability shall be separate from the *[Investigation Authority]* investigations. The *[Investigation Authority]* and its investigation teams shall have functional independence in the conduct of an investigation and unrestricted authority over its conduct, with the intent that any appointed investigation team can withstand interference or pressure from any source.



* *Organ badania nie powinien odpowiadać przed tym samym ministrem, który jest odpowiedzialny za regulację i nadzór nad bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w tym Państwie.*

Ilustracja 3-2

3.5 PODSUMOWANIE

Zasadą [Organu Badania] i jego zespołów badawczych jest spełnianie wymagań opisanych w tym rozdziale w celu zapewnienia, że jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom na przyszłość. Wszelkie postępowania sądowe lub administracyjne służące orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności będą oddzielone od badań [Organu Badania]. [Organ Badania] i jego zespoły badawcze będą miały funkcjonalną niezależność w prowadzeniu badania i nieograniczoną władzę nad jego prowadzeniem, z taką intencją, aby każdy wyznaczony zespół badawczy mógł się oprzeć ingerencjom lub naciskom z jakichkolwiek źródeł.

PLANNING

PLANOWANIE

Chapter 4

PLANNING AND PREPARATION FOR INVESTIGATION

4.1 GENERAL

4.1.1 In order to conduct proper investigations, the managers and investigators of the *[Investigation Authority]* must be fully prepared and must have a plan of action before an accident or incident occurs. Pre-investigation planning and preparedness involves several elements, including a plan for staffing key positions on an investigation team. Other considerations include Memoranda of Understanding (MoU) with other *[Name of State]* government and aviation industry organizations, as well as aircraft accident investigation authorities in other States, as a means to obtain assistance in the form of qualified investigators and facilities when required. It is important to have temporary arrangements in place for the secondment of additional staff from other *[Name of State]* government and industry organizations under some circumstances. It is also important to provide adequate training of personnel and to provide the appointed investigators with the necessary tools, investigation equipment and personal protective equipment in order to meet health and safety requirements.

4.1.2 Proper planning and preparedness are essential in facilitating the prompt arrival of investigators at an accident site and have considerable bearing on the efficiency of the investigation.

4.2 THE SELECTION AND APPOINTMENT OF INVESTIGATORS

4.2.1 Attention is drawn to ICAO Circular 298, *Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators*, Chapter 2, *Background Experience for Investigators*, paragraphs 2.1 and 2.2, which state, in part:

Aircraft accident investigation is a specialized task which should only be undertaken by qualified investigators.... Potential accident investigators must have considerable practical experience in aviation as a foundation on which to build their investigative skills....

It is the policy of the *[Investigation Authority]* to follow the guidance contained in ICAO Circular 298 regarding selection and appointment of investigators.

4.2.2 The investigation personnel of the *[Investigation Authority]* are issued government credentials, which specify the legislative and regulatory basis for their authorities and responsibilities. The credentials contain the investigators' photographs and provide the legal basis for their work during investigations of accidents and incidents.

4.2.3 *The [Investigation Authority]* has agreements with the aircraft accident and incident investigation authorities in other States to call upon other experts for assistance on very short notice and without having to establish formal agreements and arrangements at the time of the need of such assistance. Appendix C contains copies of current MoUs.

4.2.4 As part of its management plan, the *[Investigation Authority]* maintains a list of qualified investigators who are appointed to key positions. Also, the *[Investigation Authority]* should ensure that suitable arrangements can be made on short notice to enlist the necessary support staff from other organizations within *[Name of State]*.

Rozdział 4

PLANOWANIE I PRZYGOTOWANIE DO BADANIA

4.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

4.1.1 W celu prowadzenia prawidłowych badań, zarząd i badacze *[Organu Badania]* muszą być w pełni przygotowani i muszą mieć plan działania zanim wydarzy się wypadek lub incydent. Planowanie i przygotowanie poprzedzające badanie obejmuje szereg elementów, w tym plan obsadzenia kluczowych stanowisk w zespole badawczym. Inne kwestie to m.in. Protokoły o porozumieniu (MoU) z innymi organizacjami rządowymi i branży lotniczej w *[Nazwa Państwa]*, jak również organami badania wypadków lotniczych w innych Państwach, jako środek do uzyskania w razie potrzeby pomocy w formie wykwalifikowanych badaczy i infrastruktury. Ważne jest by mieć przygotowane tymczasowe uzgodnienia w sprawie oddelegowania w niektórych okolicznościach dodatkowego personelu z innych organizacji rządowych i branżowych w *[Nazwa Państwa]*. Ważne jest też zapewnienie odpowiedniego szkolenia personelu i wyposażenie wyznaczonych badaczy w niezbędne narzędzia, wyposażenie do badań i osobiste wyposażenie ochronne w celu spełnienia wymagań BHP.

4.1.2 Odpowiednie planowanie i przygotowanie są niezbędne dla ułatwienia szybkiego przybycia badaczy na miejsce wypadku i mają znaczący wpływ na sprawność badania.

4.2 DOBÓR I MIANOWANIE BADACZY

4.2.1 Zwraca się uwagę na Okólnik 298 ICAO, *Wytyczne do szkolenia personelu badającego wypadki lotnicze*, Rozdział 2, *Wcześniejsze doświadczenie personelu badającego*, p. 2.1 i 2.2, które stwierdzają m.in.:

Badanie wypadków lotniczych to specjalistyczne zadanie, które powinno być podejmowane wyłącznie przez wykwalifikowanych badaczy... Kandydaci na badaczy muszą mieć znaczące praktyczne doświadczenie w lotnictwie jako podstawę, na której mogą budować kwalifikacje w dziedzinie badań...

Zasadą *[Organu Badania]* jest przestrzeganie wskazówek zawartych w Okólniku 298 ICAO odnośnie do doboru i mianowania badaczy.

4.2.2 Personel badawczy *[Organu Badania]* otrzymuje rządowe dokumenty upoważniające, które określają ustawy i przepisy stanowiące podstawę ich zakresu uprawnień i odpowiedzialności. Dokumenty te zawierają zdjęcia badaczy i stanowią prawną podstawę ich pracy podczas badania wypadków i incydentów.

4.2.3 *[Organ Badania]* ma umowy z organami badania wypadków i incydentów lotniczych w innych Państwach co do powoływania ekspertów do pomocy, bez zwłoki i bez konieczności ustanawiania formalnych umów w chwili, kiedy taka pomoc jest potrzebna. Załącznik C zawiera kopie aktualnych MoU.

4.2.4 Jako część swojego planu zarządzania, *[Organ Badania]* prowadzi wykaz wykwalifikowanych badaczy mianowanych na kluczowe stanowiska. Ponadto, *[Organ Badania]* powinien zapewnić, żeby możliwe było zawarcie bez zwłoki odpowiednich uzgodnień w celu pozyskania niezbędnego personelu pomocniczego z innych organizacji w *[Nazwa Państwa]*.

4.2.5 The use of outside expertise is accomplished by written contracts and/or MoUs which include provisions to ensure that the seconded individuals are relieved of their regular duties during the course of the investigation. Their independence and objectivity in the investigation work is essential, and it is important to ensure there are no real or perceived conflicts of interest on the parts of seconded individuals. Seconded investigators should be given proper credentials and should sign written agreements to comply with *[Name of State]* laws, regulations, policies and procedures, and to demonstrate their independence and objectivity, and that there are no conflicts of interest during the period of the secondment.

4.2.6 Each investigator, as well as outside personnel used on a temporary basis, must be fully aware of their duties and responsibilities.

4.3 INVESTIGATOR TRAINING

4.3.1 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to provide appropriate training to investigators consistent with international standards and best practices. In particular, the *[Investigation Authority]* should follow guidance provided in ICAO Circular 298, Chapters 3 and 4, which contains detailed information regarding the training of investigators in four phases:

- 1) Initial training.
- 2) On-the-job training.
- 3) Basic accident investigation courses.
- 4) Advanced accident investigation courses and additional training.

4.3.2 One means to determine and manage training needs, as well as monitor and evaluate the training needs and outcomes of training of the *[Investigation Authority]* staff, is through the use of an Individual Development Plan (IDP). A template for an IDP is contained in Appendix E, which contains the required elements of an investigator's or manager's training programme. Based on an individual's job description and his/her background, experience, and training gained in the past, the need for additional training can be determined and monitored with the IDP, which would be completed for each staff member.

Note.— The items listed in the template IDP are for reference only. Individual items may be added, deleted, or amended to make the IDP directly applicable to any particular staff member.

4.3.3 Each newly hired person possesses some knowledge, skills, and abilities applicable to the assigned tasks; however, the level from one person to another varies. For example, two highly qualified operations investigators could possess extensive flight operations background, but one may only have limited incident investigation experience, while the other may have considerable major accident investigation experience. Further, investigators require different levels of knowledge, skills, and abilities, depending on the investigation roles to which they may be assigned. The IDP is an excellent tool for identifying and managing these variables.

4.3.4 The IDP contains the basic requirements of knowledge, skills, and abilities that each person either must possess when hired, or must gain through a structured training programme. The IDP also provides a tool to manage and plan each person's training, including a means to project an annual training budget. Further, the IDP can be used to document the necessary steps to be taken for a person to be promoted to higher levels of responsibility, such as from Operations Investigator to Investigator-in-charge. The completed IDP for each person becomes the training record, which is filed along with supporting materials, such as certificates and other records of training and experience.

4.2.5 Wykorzystanie zewnętrznych źródeł wiedzy można osiągnąć przez pisemne umowy i/lub MoU zawierające postanowienia zapewniające, że oddelegowane osoby są zwolnione ze swoich regularnych obowiązków w toku badania. Ich niezależność i obiektywizm w pracy badawczej są kluczowe, ważne jest też zapewnienie, żeby nie było rzeczywistych lub pozornych konfliktów interesów między oddelegowanymi osobami. Oddelegowani badacze powinni otrzymać odpowiednie dokumenty upoważniające i powinni podpisać pisemne zobowiązania do przestrzegania prawa, przepisów, zasad i procedur w [Nazwa Państwa] oraz do wykazywania niezależności i obiektywizmu, a także stwierdzające, że w okresie ich oddelegowania nie występują konflikty interesów.

4.2.6 Wszyscy badacze, jak również personel zewnętrzny wykorzystywany czasowo, muszą być w pełni świadomi swoich zadań i odpowiedzialności.

4.3 SZKOLENIE BADACZY

4.3.1 Zasadą [Organu Badania] jest zapewnienie badaczom odpowiedniego szkolenia, spójnego z międzynarodowymi normami i najlepszymi metodami postępowania. W szczególności, [Organ Badania] powinien przestrzegać wskazówek zawartych w Okólniku 298 ICAO, Rozdziały 3 i 4, gdzie podano szczegółowe informacje odnośnie do szkolenia badaczy w czterech fazach:

- 1) Szkolenie wstępne.
- 2) Szkolenie praktyczne (podczas pracy).
- 3) Podstawowe kursy badania wypadków.
- 4) Zaawansowane kursy badania wypadków i szkolenie dodatkowe.

4.3.2 Jednym ze sposobów określenia potrzeb szkolenia i zarządzania nimi, jak również monitorowania i oceny potrzeb szkolenia i wyników szkolenia personelu [Organu Badania] jest gruntowne wykorzystanie Indywidualnego Planu Rozwoju (IDP). Szablon IDP jest podany w Załączniku E, który zawiera wymagane elementy programu szkolenia badaczy lub kierowników. W oparciu o opis pracy konkretnej osoby i jej doświadczenie oraz odbyte w przeszłości szkolenia, można w IDP określić i monitorować potrzebę szkolenia dodatkowego, co przeprowadzi się dla każdego członka personelu.

Uwaga. — Pozycje wymienione w szablonie IDP są tylko poglądowe. Można dodawać, usuwać lub zmieniać poszczególne pozycje, tak by IDP odnosił się bezpośrednio do każdego konkretnego członka personelu.

4.3.3 Każda nowo zatrudniona osoba ma pewną wiedzę, kwalifikacje i zdolności odpowiednie do przydzielonych zadań; jednak poszczególne osoby różnią się poziomem. Np. dwaj wysoko wykwalifikowani badacze operacyjni mogą mieć szerokie doświadczenie w działaniach lotniczych, ale jeden z nich może mieć ograniczone doświadczenie w badaniu incydentów, a drugi może mieć znaczące doświadczenie w badaniu dużych wypadków. Ponadto, badacze potrzebują różnych poziomów wiedzy, kwalifikacji i zdolności, zależnie od ról, jakie mogą być im wyznaczone podczas badania. IDP stanowi doskonałe narzędzie do określania tych zmiennych i zarządzania nimi.

4.3.4 IDP obejmuje podstawowe wymagania co do wiedzy, kwalifikacji i zdolności, które każda osoba musi albo mieć w momencie zatrudnienia, albo nabyć je w ramach metodycznego programu szkolenia. IDP stanowi też narzędzie do zarządzania i planowania szkolenia wszystkich osób, w tym do projektowania rocznego budżetu szkoleń. Ponadto, IDP może służyć do dokumentowania kroków niezbędnych dla awansowania osoby na wyższy poziom odpowiedzialności, np. z Badacza operacyjnego na Przewodniczącego zespołu badawczego. Kompletny IDP dla każdej osoby stanowi zapis szkolenia, włączany do dokumentacji razem z materiałami dodatkowymi, takimi jak certyfikaty i inne dokumenty poświadczające szkolenia i doświadczenie.

4.4 INVESTIGATOR EQUIPMENT

4.4.1 As part of its management plan, it is the policy of the *[Investigation Authority]* to properly equip its managers and investigators in accordance with ICAO guidance material and international best practices.

4.4.2 Attention is drawn to the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part I, Chapter 2, paragraph 2.5.1, which states, in part, the following:

Accident investigators should have their investigation field kits and essential personal items packed and ready so they can proceed without delay to the accident site....”

An Appendix to Chapter 2 of Doc 9756 contains guidance for an investigation field kit.

4.4.3 Attention is also drawn to ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part I, Chapter 5, paragraphs 5.4 and 5.5, and the Appendix to Chapter 5 — *Personal Protective Equipment against Biological Hazards*, regarding safety at the accident site and environmental and natural hazards.

4.4.4 The *[Investigation Authority]* should ensure that there is a periodic review of the technical investigation equipment to be used by the investigators at an accident site. The equipment could include cameras, notebook computers, mobile telephones, tools, etc. Specialized equipment may need to be stored at the office or may have to be purchased as needed.

4.4.5 Advance consideration should be given to such details as inoculations, passport requirements and travel facilities of accident investigators.

4.5 HEALTH AND SAFETY AT AN ACCIDENT SITE

4.5.1 ICAO Circular 315, *Hazards at Aircraft Accident Sites*, contains detailed guidance on managing occupational health risks in aircraft accident investigation, including the various categories of hazards associated with accident and incident investigation. The *[Investigation Authority]* should use the generic operational safety planning guide contained in Chapter 4 of Circular 315, as well as the operational safety plan/site assessment tool contained in Appendix A to Chapter 4 of Circular 315, and the personal protective equipment guide contained in Appendix B to Chapter 4 of Circular 315.

4.5.2 Investigators should be aware of the potential hazards at an accident site and what precautions to take. For this reason, the *[Investigation Authority]* should designate a staff member (or an appropriate person or persons from another organization) as the “accident site safety and security coordinator” responsible for accident site safety and security matters, and to oversee the personal protective equipment and its use. The investigator-in-charge (IIC) or the designated accident site safety and security coordinator should brief the investigation team on all known and potential hazards and should establish appropriate safety practices. The accident site safety and security coordinator should also ensure compliance with the provisions of this manual and other ICAO guidance material regarding health and safety of investigators during the course of investigations.

Note.— If a specific accident site safety coordinator is not designated, another investigator, such as the IIC, chairperson of the structures group or another responsible person, should assume the duties of ensuring proper site safety and security.

4.5.3 The support of fire department and dangerous goods specialists should be enlisted, as necessary, to evaluate known and/or potential hazards, and to brief the investigation team, as appropriate.

4.4 WYPOSAŻENIE BADACZA

4.4.1 W ramach planu zarządzania, zasadą [*Organu Badania*] jest odpowiednie wyposażenie kierowników i badaczy zgodnie ze wskazówkami ICAO i międzynarodowymi najlepszymi metodami postępowania.

4.4.2 Zwraca się uwagę na *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część I, Rozdział 2, p. 2.5.1, który stwierdza m.in.:

Badacze powinni mieć spakowane w gotowości swoje terenowe zestawy do badań i podstawowe przedmioty osobiste, tak by mogli bez zwłoki udać się na miejsce wypadku...

Załącznik do Rozdziału 2 Doc 9756 zawiera wskazówki co do terenowego zestawu do badań.

4.4.3 Zwraca się także uwagę na *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część I, Rozdział 5, p. 5.4 i 5.5 oraz Załącznik do Rozdziału 5 — *Osobiste wyposażenie ochronne przed zagrożeniami biologicznymi*, odnośnie do bezpieczeństwa na miejscu wypadku oraz zagrożeń środowiskowych i naturalnych.

4.4.4 [*Organ Badania*] powinien zapewnić okresowe przeglądy wyposażenia technicznego do badań, które ma być używane przez badaczy na miejscu wypadku. Wyposażenie to może obejmować aparaty fotograficzne/kamery, komputery notebook, telefony komórkowe, narzędzia, itp. Może zachodzić potrzeba przechowywania wyposażenia specjalistycznego w biurze lub jego zakupu wg potrzeb.

4.4.5 Należy rozważyć zawczasu takie szczegóły jak szczepienia, potrzebne paszporty i organizacja podróży dla badaczy.

4.5 BHP NA MIEJSCU WYPADKU

4.5.1 Okólnik 315 ICAO, *Zagrożenia w miejscach wypadków lotniczych*, zawiera szczegółowe wskazówki odnośnie do zarządzania ryzykiem zawodowym w badaniu wypadków lotniczych, włącznie z różnymi kategoriami zagrożeń związanych z badaniami wypadków i incydentów. [*Organ Badania*] powinien stosować przewodnik planowania ogólnego bezpieczeństwa operacyjnego zawarty w Rozdziale 4 Okólnika 315, jak również narzędzie oceny miejsca/planu bezpieczeństwa operacyjnego zawarte w Załączniku A do Rozdziału 4 Okólnika 315, a także przewodnik osobistego wyposażenia ochronnego zawarty w Załączniku B do Rozdziału 4 Okólnika 315.

4.5.2 Badacze powinni zdawać sobie sprawę z potencjalnego zagrożenia na miejscu wypadku i z tego jakie środki ostrożności powinni podejmować. Z tego względu [*Organ Badania*] powinien wyznaczyć członka personelu (lub odpowiednią osobę lub osoby z innej organizacji) jako „koordynatora bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku” odpowiedzialnego za kwestie bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku, i nadzoru nad osobistym wyposażeniem ochronnym i jego użyciem. Przewodniczący zespołu badawczego (IIC) lub wyznaczony koordynator bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku powinien poinstruować zespół badawczy o wszystkich znanych i potencjalnych zagrożeniach oraz ustalić odpowiednie metody postępowania zabezpieczającego. Koordynator bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku powinien także zapewnić przestrzeganie postanowień niniejszego podręcznika oraz innych wskazówek ICAO odnośnie do BHP badaczy podczas badania.

Uwaga.— Jeśli nie jest wyznaczony konkretny koordynator bezpieczeństwa miejsca wypadku, zadanie zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku powinien podjąć inny badacz, np. IIC, przewodniczący grupy struktur lub inna odpowiedzialna osoba.

4.5.3 Należy zapewnić wsparcie straży pożarnej i specjalistów od materiałów niebezpiecznych, jako niezbędne do oceny znanych i/lub potencjalnych zagrożeń, i odpowiednio poinstruować zespół badawczy.

4.5.4 Investigators who work among wreckage should be given a valid anti-tetanus serum inoculation and hepatitis immunization, as well as the necessary personal protective equipment against biological hazards, such as blood-borne pathogens. Records of inoculations should be maintained for each investigator.

4.5.5 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to provide all investigators with initial and recurrent training on biological hazard protective equipment and procedures. Records of such training should be maintained for each investigator.

4.5.4 Badacze pracujący wśród szczątków powinni mieć aktualne szczepienia przeciwężcowe i przeciwko zapaleniu wątroby, jak również otrzymać niezbędne osobiste wyposażenie ochronne przed zagrożeniami biologicznymi, takimi jak patogeny przenoszone przez krew. Dla każdego badacza należy prowadzić dokumentację szczepień.

4.5.5 Zasadą [Organu Badania] zapewnienie wszystkim badaczom początkowego i okresowego szkolenia na temat wyposażenia i procedur ochronnych przeciwko zagrożeniom biologicznym. Dla każdego badacza należy prowadzić dokumentację takich szkoleń.

INVESTIGATION

BADANIE

Chapter 5

INITIAL NOTIFICATION AND RESPONSE

5.1 GENERAL

This chapter contains policies and procedures pertaining to:

- a) reporting requirements;
- b) initial notification and reporting of aircraft accidents and incidents to civil aircraft that occur in one [Name of State];
- c) responses to initial notifications from other States regarding accidents and incidents that occur outside the [Name of State] but involving interests of [Name of State]; and
- d) delegation in whole or in part of investigations.

Note.— It is the policy of [Name of State] and the [Investigation Authority] to comply with the provisions of ICAO Annex 13, Chapter 4 — Notification, regarding accidents and incidents occurring in [Name of State]. Therefore, not all of the details contained in ICAO Annex 13, Chapter 4, are repeated herein.

5.2 REPORTING REQUIREMENTS

5.2.1 The following checklist is from ICAO Annex 13, Attachment B. It specifies the various reporting requirements for different types of accidents and serious incidents. It is the responsibility of the [Investigation Authority] on behalf of [Name of State] to comply with the notification and reporting requirements of ICAO Annex 13 (Chapters 4, 6 and 7). All notifications and reports should be forwarded in one of the official ICAO working languages. If possible, notifications and reports should also be in English, when another working language was used.

5.2.2 A list of addresses of aircraft accident investigation authorities can be found in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part I — *Organization and Planning* and on the ICAO FSIX website. (Chapters 10 and 11 of this manual contain additional reporting requirements.)

5.2.3 A list of “serious incidents” requiring notification is contained in Appendix D of this manual (reference ICAO Annex 13, Attachment C).

Rozdział 5 WSTĘPNE POWIADAMIANIE I REAKCJA

5.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejszy rozdział zawiera zasady i procedury dotyczących:

- a) wymagań odnośnie do sprawozdawczości;
- b) wstępnego powiadamiania i sprawozdawczości wypadków lotniczych i incydentów cywilnych statków powietrznych mających miejsce w jednym [Nazwa Państwa];
- c) reakcji na wstępne powiadomienia z innych Państw o wypadkach i incydentach mających miejsce poza [Nazwa Państwa], ale dotyczących interesów [Nazwa Państwa]; i
- d) przekazania badania w całości lub w części.

Uwaga.— Zasadą [Nazwa Państwa] i [Organu Badania] jest przestrzeganie postanowień Załącznika 13 ICAO, Rozdział 4 — Powiadamianie, odnośnie do wypadków i incydentów mających miejsce w [Nazwa Państwa]. Dlatego nie są tutaj powtórzone wszystkie szczegóły zawarte w Załączniku 13 ICAO, Rozdział 4.

5.2 WYMAGANIA ODNOŚNIE DO SPRAWOZDAWCZOŚCI

5.2.1 Poniższa lista kontrolna pochodzi z Załącznika 13 ICAO, Załącznik B. Określa ona różne wymagania odnośnie do sprawozdawczości dla różnych typów wypadków i poważnych incydentów. Na [Organie Badania] w imieniu [Nazwa Państwa] spoczywa odpowiedzialność za przestrzeganie wymagań odnośnie do powiadamiania i sprawozdawczości Załącznika 13 ICAO (Rozdziały 4, 6 i 7). Wszystkie powiadomienia i raporty należy składać w jednym z oficjalnych języków roboczych ICAO. Jeśli to możliwe, kiedy zastosowano inny język roboczy, powiadomienia i raporty powinny być także po angielsku.

5.2.2 Wykaz adresów organów badania wypadków lotniczych znajduje się w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część I — *Organizacja i planowanie* oraz na stronie internetowej ICAO FSIX. (Rozdziały 10 i 11 niniejszego podręcznika zawierają dodatkowe wymagania odnośnie do sprawozdawczości.)

5.2.3 Wykaz „poważnych incydentów” wymagających powiadamiania jest zawarty w Załączniku D niniejszego podręcznika (patrz Załącznik 13 ICAO, Załącznik C).

REPORTING CHECKLIST			
Notification — accidents and serious incidents			
From	For	Send to	ICAO Annex 13 reference
State of Occurrence	International occurrences: all aircraft	State of Registry State of the Operator State of Design State of Manufacture ICAO (when aircraft over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane)	4.1
State of Registry	Domestic and other occurrences	State of the Operator State of Design State of Manufacture ICAO (when aircraft over 2 250 kg or is a turbojet-powered aeroplane)	4.8

5.3 NOTIFICATION PROCEDURES

5.3.1 The *[Investigation Authority]* should maintain a 24-hour-a-day Duty Officer to receive notifications of accidents and incidents. The Duty Officer should use modern communications equipment for notifications from within *[Name of State]* and to/from other States. There should be a backup system in case the Duty Officer cannot be contacted for notifications.

5.3.2 The *[Investigation Authority]* will ensure that up-to-date contact and address information for reporting of accidents and incidents to the *[Investigation Authority]* is available to the relevant aviation organizations and personnel within *[Name of State]* and to other States through ICAO by use of the ICAO website (*list of addresses for aircraft accident investigation authorities*), as well as listed in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), *Part I, Chapter 4, Appendix 2*. The 24-hour contact information for the *[Investigation Authority]* should also be published on the *[Investigation Authority]* internet website for the benefit of the international aviation community.

5.3.3 Upon receiving a notification of an accident or incident in *[Name of State]*, the Duty Officer should alert the *[Investigation Authority]* management and appropriate investigation team members. The team members must prepare for immediate departure to the accident site. The Duty Officer should coordinate the notification of other *[Name of State]* government agencies and relevant organizations, such as search and rescue, police, etc. and other involved States, such as the State of Registry, Operator, Design, and/or Manufacturer, in accordance with ICAO Annex 13, Chapter 4 — *Notification*. Notification and reporting to ICAO are also addressed in Chapter 11 of this manual.

5.3.4 The initial (and the amended initial) notification to other States and ICAO shall contain the following general information, if available, as per ICAO Annex 13, paragraph 4.2:

- a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for serious incidents INCID;

LISTA KONTROLNA SPRAWOZDAWCZOŚCI

Powiadamianie — wypadki i poważne incydenty

<i>Kto powiadamia</i>	<i>Dotyczy</i>	<i>Kogo powiadamia</i>	<i>Nr pkt. w Załączniku 13</i>
Państwo Miejsca Zdarzenia	Zdarzeń międzynarodowych wszystkich statków powietrznych	Państwo Rejestracji Państwo Operatora Państwo Konstruktora Państwo Producenta ICAO (w odniesieniu do statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turboodrzutowym)	4.1
Państwo Rejestracji	Zdarzeń krajowych i innych	Państwo Operatora Państwo Konstruktora Państwo Producenta ICAO (w odniesieniu do statków powietrznych o masie większej niż 2250 kg lub samolotów z napędem turboodrzutowym)	4.8

5.3 PROCEDURY POWIADAMIANIA

5.3.1 *[Organ Badania]* powinien utrzymywać dyżur 24 godziny na dobę dla odbioru powiadomień o wypadkach i incydentach. Osoba dyżurująca powinna korzystać z nowoczesnego wyposażenie łączności do odbierania powiadomień z terenu *[Nazwa Państwa]* oraz przekazywania do/z innych Państw. Powinien być system zabezpieczający na wypadek, gdyby nie był możliwy kontakt z osobą dyżurującą w celu powiadomienia.

5.3.2 *[Organ Badania]* zapewni, żeby aktualne dane kontaktowe i adresowe do przekazywania raportów o wypadkach i incydentach do *[Organu Badania]* były dostępne odnośnym organizacjom lotniczym i personelowi w *[Nazwa Państwa]* oraz innym Państwom za pośrednictwem strony internetowej ICAO (*wykaz adresów organów badania wypadków lotniczych*), jak również podane w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część I, Rozdział 4, Załącznik 2*. Dane do całodobowego kontaktu z *[Organem Badania]* powinny być także podane na stronie internetowej *[Organu Badania]* na rzecz międzynarodowej społeczności lotniczej.

5.3.3 Po odebraniu powiadomienia o wypadku lub incydencie w *[Nazwa Państwa]*, osoba dyżurująca powinna zaalarmować kierownictwo *[Organu Badania]* i członków odpowiedniego zespołu badawczego. Członkowie zespołu muszą przygotować się do natychmiastowego wyruszenia na miejsce wypadku. Osoba dyżurująca powinna koordynować powiadamianie innych agend rządowych w *[Nazwa Państwa]* i odnośnych organizacji, takich jak służby poszukiwawczo-ratownicze, policja itp. oraz innych zainteresowanych Państw, takich jak Państwo Rejestracji, Operatora, Konstruktora i/lub Producenta, zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, Rozdział 4 — *Powiadamianie*. Powiadamianie i sprawozdawczość do ICAO są omówione również w Rozdziale 11 tego podręcznika;.

5.3.4 Początkowe (i poprawione początkowe) powiadomienie do innych Państw i ICAO będzie zawierać następujące ogólne informacje, o ile są dostępne, jak w Załączniku 13 ICAO, p. 4.2:

- a) ACCID - oznacza wypadek, INCID - oznacza poważny incydent;

- b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;
- c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;
- d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;
- e) date and time (local time or UTC) of the accident or serious incident;
- f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;
- g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, and latitude and longitude;
- h) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;
- i) description of the accident or serious incident and the extent of damage to the aircraft, so far as is known;
- j) an indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence;
- k) physical characteristics of the accident or serious incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;
- l) identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occurrence at any time; and
- m) presence and description of dangerous goods carried on board the aircraft.

5.3.5 The following is an example of an accident notification:

EXAMPLE OF A NOTIFICATION

<i>Information required</i> (see ICAO Annex 13, paragraph 4.2)	<i>Example</i>
a) for accidents the identifying abbreviation ACCID, for serious incidents INCID;	a) ACCID;
b) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;	b) Boeing 737-200, United Kingdom, GMSW, serial no. 20280;
c) name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;	c) Derby Aviation;
d) qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers;	d) Captain; crew: Anytown City; passengers: unknown

- b) producent, model, przynależność państwowa i znaki rejestracyjne, numer seryjny statku powietrznego;
- c) nazwa właściciela, operatora i najemcy statku powietrznego - jeśli występuje;
- d) kwalifikacje dowódcy statku powietrznego oraz narodowość członków załogi i pasażerów;
- e) data i godzina (wg czasu miejscowego lub UTC) wypadku lub poważnego incydentu;
- f) ostatecznie miejsce startu i miejsce zamierzonego lądowania statku powietrznego;
- g) położenie statku powietrznego w odniesieniu do łatwego do określenia punktu geograficznego oraz szerokość i długość geograficzna;
- h) liczba członków załogi i pasażerów; na pokładzie, zabitych i ciężko rannych; innych, zabitych i ciężko rannych;
- i) opis wypadku lub poważnego incydentu oraz stopień uszkodzenia statku powietrznego, na tyle na ile jest znany;
- j) wskazanie, w jakim zakresie Państwo miejsca zdarzenia będzie prowadzić badanie lub proponuje jego przekazanie;
- k) fizyczna charakterystyka obszaru, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent, jak również wskazanie trudności w dostępie do tego miejsca, lub szczególnych wymagań związanych z dostępem do miejsca zdarzenia;
- l) identyfikacja organu wysyłającego powiadomienie oraz sposób kontaktu w dowolnym czasie z przewodniczącym zespołu badawczego i z organem badania wypadków Państwa miejsca zdarzenia; oraz
- m) obecność oraz opis materiałów niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego.

5.3.5 Poniżej podano przykład powiadomienia o wypadku:

PRZYKŁAD POWIADOMIENIA

<i>Wymagane informacje (patrz Załącznik 13 ICAO, p. 4.2)</i>	<i>Przykład</i>
a) ACCID - oznacza wypadek, INCID - oznacza poważny incydent;	a) ACCID;
b) producent, model, przynależność państwowa i znaki rejestracyjne, numer seryjny statku powietrznego;	b) Boeing 737-200, Wielka Brytania, GAMSW, nr seryjny 20280;
c) nazwa właściciela, operatora i najemcy statku powietrznego - jeśli występuje;	c) Derby Aviation;
d) kwalifikacje dowódcy statku powietrznego oraz narodowość członków załogi i pasażerów;	d) kapitan; załoga: Anytown City; pasażerowie: nieznana

<i>Information required (see ICAO Annex 13, paragraph 4.2)</i>	<i>Example</i>
e) date and time (local time or UTC) of the accident or serious incident;	e) 7 October 1983 at 1314 hours local time;
f) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;	f) London/Heathrow-Perpignan/Riversaltes;
g) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point, and latitude and longitude; ¹	g) 12 km south of Prades, 42-33 N, 02-26 W, elevation 2 200 m;
h) number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others; killed and seriously injured; ²	h) 6 crew and 57 passengers aboard: all fatally injured; others: none;
i) description of the accident or serious incident and the extent of damage to the aircraft, so far as is known;	i) aircraft collided with mountain side in the Canigou Massif. Aircraft destroyed by fire;
j) an indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence;	j) full investigation by the French accident investigation authority;
k) physical characteristics of the accident or serious incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;	k) mountainous area, difficult access, perpetual snow;
l) identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occurrence at any time; and	l) Bureau Enquêtes-Accidents, Paris, France. For additional information, contact Mr. X at (telephone and facsimile numbers, and e-mail address).
m) presence and description of dangerous goods carried on board the aircraft.	m) none.

1. It may be helpful to provide the elevation of the accident site, if it is known.

2. It is useful to first provide the number of persons aboard (crew, passengers) and then the injuries they sustained.

5.4 RESPONSE TO NOTIFICATIONS

5.4.1 Upon receipt of an initial notification from another State about an accident or incident that occurred outside of *[Name of State]* involving *[Name of State]* interests (*[Name of State]*-Registered, -Operated, -Designed, or -Manufactured), the *[Investigation Authority]* should respond indicating its intentions to participate in the investigation and the expected travel arrangements of its accredited representative and advisers. If travel to the accident site in the other State is not expected, the other State should be so advised.

e) data i godzina (wg czasu miejscowego lub UTC) wypadku lub poważnego incydentu;	e) 7 października 1983 o godz. 13:14 czasu miejscowego;
f) ostatnie miejsce startu i miejsce zamierzonego lądowania statku powietrznego;	f) London/Heathrow-Perpignan/Riversaltes;
g) położenie statku powietrznego w odniesieniu do łatwego do określenia punktu geograficznego oraz szerokość i długość geograficzna; ¹	g) 12 km na południe od Prades, 42-33 N, 02-26 W, wysokość npm 2 200 m;
h) liczba członków załogi i pasażerów; na pokładzie, zabitych i ciężko rannych; innych, zabitych i ciężko rannych; ²	h) 6 członków załogi i 57 pasażerów na pokładzie: wszyscy obrażenia śmiertelne; inni: żadnych;
i) opis wypadku lub poważnego incydentu oraz stopień uszkodzenia statku powietrznego, na tyle na ile jest znany;	i) statek powietrzny zderzył się ze zboczem góry w masywie Canigou. Statek powietrzny zniszczony wskutek pożaru;
j) wskazanie, w jakim zakresie Państwo miejsca zdarzenia będzie prowadzić badanie lub proponuje jego przekazanie;	j) pełne badanie przez francuski organ badania wypadków;
k) fizyczna charakterystyka obszaru, w którym zaistniał wypadek lub poważny incydent, jak również wskazanie trudności w dostępie do tego miejsca, lub szczególnych wymagań związanych z dostępem do miejsca zdarzenia;	k) teren górzysty, trudny dostęp, wieczny śnieg;
l) identyfikacja organu wysyłającego powiadomienie oraz sposób kontaktu w dowolnym czasie z przewodniczącym zespołu badawczego i z organem badania wypadków Państwa miejsca zdarzenia;	l) Bureau Enquêtes-Accidents, Paryż, Francja. W celu uzyskania dodatkowych informacji należy skontaktować się z panem X pod (numery telefonu i faksu oraz adres e-mail).
m) obecność oraz opis materiałów niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego.	m) żadnych

1. Może być pomocne podanie wysokości npm miejsca wypadku, jeśli jest znana.

2. Przydatne jest podanie najpierw liczby osób na pokładzie (załoga, pasażerowie) a potem odniesionych przez nie obrażeń.

5.4 REAKCJA NA POWIADOMIENIE

5.4.1 Po otrzymaniu wstępnego powiadomienia z innego Państwa o wypadku lub incydencie, który miał miejsce poza terytorium *[Nazwa Państwa]* dotyczącym interesów *[Nazwa Państwa]* (jako Państwa Rejestracji, Operatora, Konstruktora lub Producenta), *[Organ Badania]* powinien zareagować, wskazując swoje zamiary uczestnictwa w badaniu i przewidywane uzgodnienia co do podróży jego pełnomocnego przedstawiciela i doradców. Jeśli nie jest przewidywana podróż na miejsce wypadku w tym innym Państwie, Państwo to powinno zostać o tym poinformowane.

5.4.2 Regardless of whether the *[Investigation Authority]* intends to travel to an investigation in another State, the *[Investigation Authority]* should appoint an accredited representative, who will gather relevant materials and records related to the flight, crew, or aircraft, or any other material that may be of use to the accident investigation authority in the other State. Such materials should be forwarded to the IIC of the other State in a secure and expeditious manner.

Note.— The accredited representative for [Name of State] appointed to assist other States with their investigations should preferably be a qualified senior investigator from the investigation authority, who understands the international investigation practices, particularly ICAO Annex 13, and who should represent the interests of [Name of State] during investigations led by other States. All advisors from [Name of State] from the [Investigation Authority], [CAA], airlines, universities, military, etc., should be responsive to the leadership of the accredited representative.

5.4.3 The following specific requirements of ICAO Annex 13, Chapter 4, are policy provisions of the *[Investigation Authority]*:

- As soon as possible after an accident or incident in *[Name of State]*, the *[Investigation Authority]* should forward an accident/incident notification to the other States involved and, when applicable, to ICAO. The *[Investigation Authority]* should also subsequently dispatch details omitted from the initial notification as well as other known relevant information.
- The *[Investigation Authority]* should forward notifications in a timely manner with all available information in clear concise language prepared in one of the official ICAO working languages — most often in English.
- The *[Investigation Authority]* should acknowledge receipt of notifications of accidents and incidents from other States.
- The *[Investigation Authority]* should provide the State conducting the investigation with, as applicable, any relevant information regarding the flight, crew and aircraft involved in an accident or incident as soon as possible.
- The *[Investigation Authority]* should notify the State conducting the investigation whether it intends to appoint an accredited representative and, if so, provide the details about travel and other arrangements.
- If the *[Investigation Authority]* is aware of dangerous goods on board an aircraft that has an accident or incident, the *[Investigation Authority]* should ensure that it notifies the State conducting the investigation with the details of dangerous goods on board the aircraft by the most suitable and quickest means available.

5.4.4 The *[Investigation Authority]* should maintain a record of all transmissions of notifications sent, responses received, and any follow-up correspondence in a tracking file system linked to each accident/incident file for future reference and follow-up actions.

Note.— The [Name of State] should take into account the provisions of ICAO Circular 285 — Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families, regarding notifications and other matters pertaining to assisting family members of accident victims.

5.4.2 Bez względu na to, czy *[Organ Badania]* planuje podróż w celu udziału w badaniu w innym Państwie, *[Organ Badania]* powinien wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela, który będzie zbierał odnośne materiały i dokumentację związane z lotem, załogą lub statkiem powietrznym, albo wszelkie inne materiały, które mogą być użyteczne dla organu badania wypadków w tym innym Państwie. Materiały takie należy przekazywać do IIC tego innego Państwa w sposób bezpieczny i sprawny.

Uwaga.— Najlepiej, żeby pełnomocny przedstawiciel [Nazwa Państwa] wyznaczony do pomocy innym Państwom w ich badaniach był wykwalifikowanym starszym badaczem z organu badania, który rozumie metody postępowania podczas badań międzynarodowych, szczególnie Załącznik 13 ICAO, i który powinien reprezentować interesy [Nazwa Państwa] podczas badań prowadzonych przez inne Państwa. Wszyscy doradcy z [Nazwa Państwa] z [Organu Badania], [Organu Lotnictwa Cywilnego], linii lotniczych, wyższych uczelni, wojska itp., powinni podlegać kierownictwu pełnomocnego przedstawiciela.

5.4.3 Następujące konkretne wymagania Załącznika 13 ICAO, Rozdział 4, są zasadami działania *[Organu Badania]*:

— Jak najszybciej po wypadku lub incydencie w *[Nazwa Państwa]*, *[Organ Badania]* powinno wysłać powiadomienie o wypadku/incydencie do innych zainteresowanych Państw i, w odpowiednich przypadkach, do ICAO. *[Organ Badania]* powinien następnie wysłać szczegóły pominięte we wstępnym powiadomieniu, jak również inne znane istotne informacje.

— *[Organ Badania]* powinien wysłać powiadomienia we właściwym czasie ze wszystkimi dostępnymi informacjami, w jasnym zwięzłym języku, przygotowane w jednym z oficjalnych języków roboczych ICAO — najczęściej po angielsku.

— *[Organ Badania]* powinien potwierdzić otrzymanie powiadomienia o wypadku lub incydencie z innych Państw.

— *[Organ Badania]* powinien jak najszybciej przekazać Państwu prowadzącemu badanie każdą istotną informację dotyczącą lotu, załogi i statku powietrznego, który uległ wypadkowi lub incydentowi, stosownie do okoliczności.

— *[Organ Badania]* powinien poinformować Państwo prowadzące badanie czy zamierza wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela, a jeśli tak, to podać informacje o podróży i innych uzgodnieniach.

— Jeśli *[Organ Badania]* ma wiedzę o materiałach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego, mającego wypadek lub incydent, *[Organ Badania]* powinien zapewnić przekazanie do Państwa prowadzącego badanie szczegółowych informacji o materiałach niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka.

5.4.4 *[Organ Badania]* powinien prowadzić dokumentację wszystkich wysłanych powiadomień, odebranych odpowiedzi i dalszej korespondencji w systemie śledzenia dokumentów połączonym z dokumentacją każdego wypadku/incydentu do przyszłego wykorzystania i działań następczych.

Uwaga.— [Nazwa Państwa] powinno uwzględnić postanowienia Okólnika ICAO 285 — Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom, odnośnie do powiadomienia i innych spraw związanych z pomocą członkom rodzin ofiar wypadku.

5.5 DELEGATION OF THE INVESTIGATION (IN WHOLE OR IN PART)

5.5.1 ICAO Annex 13, paragraphs 5.1 and 5.1.1, provide guidance that the whole or any part of an investigation of an accident or incident may be delegated by the State of Occurrence to another State or to a regional accident and incident investigation organization (RAIO), based on mutual arrangement and consent.

5.5.2 For occurrences in which *[Name of State]* is the State of Occurrence, and involving aircraft operated, registered, designed and/or manufactured by other State(s), the *[Investigation Authority]* may consider delegating the whole or parts of the investigation to an aircraft accident investigation authority in another State or to an RAIO, in order to facilitate a timely investigation. For example, for aircraft component examinations that must be conducted at facilities outside of *[Name of State]*, the *[Investigation Authority]* may delegate the oversight of the examinations to the accident investigation authority in another State. Whenever possible, the facility should not be the manufacturer, in order to avoid a real or perceived conflict of interest. However, there may be times when the only appropriate expertise or tooling will be at the manufacturer's facility, so it will be necessary to ensure investigator supervision of the work. Until the *[Investigation Authority]* establishes its own flight recorder laboratory, replay and analysis for recorders should be conducted in the facilities of other States with recorder read-out capabilities, in accordance with guidance provided in ICAO Annex 13, Attachment D, *Guidelines for Flight Recorder Read-out and Analysis*.

Note.— ICAO Annex 13, paragraph 5.1, Note 2, urges that, "When the whole investigation is delegated to another State or regional accident investigation organization, such a State is expected to be responsible for the conduct of the investigation, including the issuance of the Final Report and the ADREP reporting. When a part of the investigation is delegated, the State of Occurrence usually retains the responsibility for the conduct of the investigation."

5.5.3 For occurrences over international waters involving in-flight damage or in-flight injuries to occupants of *[Name of State]*-registered aircraft that lands in another State, the *[Investigation Authority]* may delegate the whole or part of the investigation to the other State, or to a regional investigation organization, upon mutual arrangement and consent.

5.5.4 The general spirit of ICAO Annex 13 is cooperation between States during investigations. Hence, timely communications, sharing of information, and sharing of investigative tasks between States using the authority to delegate the whole or part of any investigation foster such cooperation. It is the policy of the *[Investigation Authority]* to comply with this spirit of cooperation.

5.5 PRZEKAZANIE BADANIA (W CAŁOŚCI LUB W CZĘŚCI)

5.5.1 Załącznik 13 ICAO, p. 5.1 i 5.1.1, wskazuje, że całość lub dowolna część badania wypadku lub incydentu może zostać przekazana przez Państwo Miejsca Zdarzenia do innego Państwa lub do regionalnej organizacji badania wypadków i incydentów (RAIO), w oparciu o wzajemne uzgodnienie i porozumienie.

5.5.2 Dla zdarzeń, w których *[Nazwa Państwa]* jest Państwem Miejsca Zdarzenia, a dotyczących statków powietrznych użytkowanych, zarejestrowanych, zaprojektowanych i/lub wyprodukowanych przez inne Państwo(a), *[Organ Badania]* może rozważyć przekazanie całości lub części badania organowi badania wypadków statków powietrznych w innym Państwie lub RAIO, w celu ułatwienia badania we właściwym czasie. Np. dla badań elementów statku powietrznego, które muszą być przeprowadzone w placówkach poza *[Nazwa Państwa]*, *[Organ Badania]* może przekazać nadzór nad takimi badaniami organowi badania wypadków w innym Państwie. W miarę możliwości, placówka ta nie powinna być tożsama z producentem, dla uniknięcia rzeczywistego lub pozornego konfliktu interesów. Jednak mogą być takie sytuacje, kiedy jedynym miejscem oferującym odpowiednią wiedzę lub narzędzia będzie placówka producenta, więc będzie niezbędne zapewnienie nadzoru badacza nad tą pracą. Dopóki *[Organ Badania]* nie stworzy własnego laboratorium rejestratorów parametrów lotu, odtwarzanie i analizę rejestratorów należy prowadzić w placówkach innych Państw, dysponujących możliwością odczytu rejestratorów, zgodnie z zaleceniami zawartymi w Załączniku 13 ICAO, Załącznik D, *Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu*.

Uwaga. — Załącznik 13 ICAO, p. 5.1, Uwaga 2, zaleca, żeby „Jeżeli prowadzenie badania jest w całości przekazywane innemu Państwu lub regionalnej organizacji badania wypadków, oczekuje się, że Państwo to ponosić będzie odpowiedzialność za prowadzenie badania, łącznie z wydaniem Raportu Końcowego i raportu ADREP. Jeżeli przekazywana jest część badania, to z reguły odpowiedzialność za prowadzenie badania nadal ponosi Państwo Miejsca Zdarzenia.”

5.5.3 Dla zdarzeń nad wodami międzynarodowymi dotyczących uszkodzenia w locie lub obrażeń w locie osób będących na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w *[Nazwa Państwa]*, który ląduje w innym Państwie, *[Organ Badania]* może przekazać całość lub część badania temu innemu Państwu, lub RAIO, po wzajemnym uzgodnieniu i porozumieniu.

5.5.4 Ogólnym duchem Załącznika 13 ICAO jest współpraca pomiędzy Państwami podczas badania. Dlatego łączność, udzielanie informacji i podział zadań badawczych pomiędzy Państwami we właściwym czasie, z wykorzystaniem prawa do przekazania całości lub części dowolnego badania sprzyjają takiej współpracy. Zasadą *[Organu Badania]* jest przestrzeganie tego ducha współpracy.

Chapter 6

INVESTIGATION POLICIES AND PROCEDURES

6.1 GENERAL

6.1.1 This chapter of the manual contains general policies and procedures of the *[Investigation Authority]* that are consistent with the requirements and guidance provided by ICAO, as well as the best practices of the accident investigation agencies in some other States. *[Name of State]* laws and regulations pertinent to the *[Investigation Authority]* and aircraft accident investigation in *[Name of State]* provide the legislative and regulatory basis for the policies and procedures contained herein. Many of the following policy and procedural matters are taken directly from ICAO documents and have been accepted by the *[Investigation Authority]* as its own.

6.1.2 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to institute an investigation into the circumstances of all aircraft accidents and incidents falling under the authority and responsibilities entrusted to the *[Investigation Authority]* by the government. Such investigations should be conducted in accordance with the provisions of ICAO Annex 13 and *[Name of State]* laws and regulations.

6.1.3 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to determine the extent of the investigation and the procedures to be followed in carrying out such an investigation, depending on the lessons it expects to draw from the investigation for the improvement of safety. The scope and complexity of the investigation and the size and composition of the investigation team should be influenced by the following factors, among others:

- a) injuries, deaths and damage to equipment, third parties and the environment;
- b) identified and potential safety issues underlying the occurrence;
- c) the likelihood of recurrence, the probability of adverse consequences, and the severity of adverse consequences;
- d) accident and incident history related to the type of operation, size and type of aircraft, the operator, manufacturer, regulator, etc.; and
- e) actual and potential deviations from industry safety and operational regulations, standards, procedures, and practices.

6.1.4 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to conduct investigations and complete reports for all accidents and incidents, including the type of serious incidents listed in ICAO Annex 13, Attachment C. It should also conduct selected investigations of other incidents not listed in ICAO Annex 13.

Note.— The [Investigation Authority] has an arrangement (MoU) with [the CAA] to be notified of all occurrences (accidents and incidents), including air traffic and mechanical failure incidents, so that the [Investigation Authority] can determine if it should conduct an independent investigation. Most of the incident notifications should be generated by the [CAA] mandatory incident reporting system. See Appendix C.

Rozdział 6 ZASADY I PROCEDURY BADAŃ

6.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

6.1.1 Ten rozdział niniejszego podręcznika zawiera ogólne zasady i procedury [Organu Badania], które są spójne z wymaganiami i wskazówkami ICAO, jak również najlepszymi metodami postępowania agencji badania wypadków w niektórych innych Państwach. Podstawę ustawodawczą i regulacyjną dla zawartych tu zasad i procedur stanowią prawa i przepisy w [Nazwa Państwa] odnoszące się do [Organu Badania] i badania wypadków lotniczych w [Nazwa Państwa]. Wiele z poniższych kwestii zasad i procedur pochodzi wprost z dokumentów ICAO i zostały one przyjęte przez [Organ Badania] jako własne.

6.1.2 Zasadą [Organu Badania] jest wszcząć badanie okoliczności wszystkich wypadków lotniczych i incydentów mieszczących się w zakresie uprawnień i odpowiedzialności powierzonym [Organowi Badania] przez rząd. Takie badania należy prowadzić zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO oraz prawami i przepisami w [Nazwa Państwa].

6.1.3 Zasadą [Organu Badania] jest określenie zakresu badań i procedur, jakie mają być przestrzegane podczas prowadzenia takiego badania, zależnie od nauk, jakie przewiduje się uzyskać z tego badania dla poprawy bezpieczeństwa. Zakres i złożoność badań oraz wielkość i skład zespołu badawczego powinny być zależne m.in. od następujących czynników:

- a) obrażenia, zgony i uszkodzenia wyposażenia, stron trzecich i środowiska;
- b) zidentyfikowane i potencjalne kwestie bezpieczeństwa leżące u podłoża zdarzenia;
- c) prawdopodobieństwo powtórzenia, prawdopodobieństwo niekorzystnych konsekwencji i dotkliwość niekorzystnych konsekwencji;
- d) historia wypadków i incydentów dotyczących tego typu operacji, wielkości i typu statków powietrznych, operatora, producenta, regulatora itp.; oraz
- e) faktyczne i potencjalne odchylenia od branżowych przepisów, norm, procedur i metod postępowania, operacyjnych i dotyczących bezpieczeństwa.

6.1.4 Zasadą [Organu Badania] jest prowadzić badania i sporządzać raporty o wszystkich wypadkach i incydentach, włącznie z poważnymi incydentami typów wymienionych w Załączniku 13 ICAO, Załącznik C. Powinien także prowadzić wybrane badania innych incydentów, nie wykazanych w Załączniku 13 ICAO.

Uwaga.— [Organ Badania] ma uzgodnienie (MoU) z [Organ Lotnictwa Cywilnego], że będzie powiadamiany od wszystkich zdarzeniach (wypadkach i incydentach), włącznie z incydentami ruchu lotniczego i awarii mechanicznych, tak by [Organ Badania] mógł określić, czy powinien prowadzić niezależne badanie. Większość powiadomień o incydentach powinno być generowanych przez system obowiązkowego zgłaszania incydentów [Organu Lotnictwa Cywilnego]. Patrz Załącznik C.

6.1.5 Upon notification of an occurrence that falls under the jurisdiction of the *[Investigation Authority]*, the *[Investigation Authority]* should immediately institute an investigation appointing an IIC and additional experts, as required. The *[Investigation Authority]* should assure that the appointed experts are comprised of aircraft accident investigation specialists, who have adequate expertise, training, and experience to ensure a thorough investigation.

6.1.6 The *[Investigation Authority]* should consider calling upon an aircraft accident investigation agency of another State for assistance on the basis of mutual agreements. The *[Investigation Authority]* may further consider proposing the delegation of the whole investigation or parts thereof to an aircraft accident investigation agency in another State, or a RAIIO, should the circumstances of an occurrence so warrant.

6.1.7 If, during the course of an investigation, the *[Investigation Authority]* becomes aware of, or suspects, unlawful interference (sabotage or other crime), it should immediately notify the appropriate aviation security and police authorities. The *[Investigation Authority]* should continue the safety investigation, parallel with any judicial investigation, and should complete a Final Report of the occurrence, in accordance with ICAO Annex 13, keeping in mind continued cooperation with the judicial authorities.

6.1.8 If an accident/incident occurrence being investigated by *[Name of State]* has a flight data recorder (FDR) or cockpit voice recorder (CVR), or both, the *[Investigation Authority]* should make immediate arrangements to recover and protect the flight recorders. The *[Investigation Authority]* should arrange read-out of the recorders as soon as practical at an appropriate flight recorder read-out facility. As per Attachment D to ICAO Annex 13, it is essential that flight recorders be read out as early as possible after an accident. Early identification of problem areas can affect the investigation at the accident site where evidence is sometimes transient. Early identification of problem areas may also result in urgent safety recommendations which may be necessary to prevent a similar occurrence.

6.1.9 Should the recorders sustain damage in such a way that they cannot readily be read out at the chosen facility, or are of a type that requires additional expertise or equipment (such as Russian-built flight recorders), the *[Investigation Authority]* should seek expert assistance consistent with the provisions of ICAO Annex 13. In some cases, the recorder may need to be taken to its manufacturer for read-out. In such cases, the work should normally be supervised by a *[Investigation Authority]* investigator, or an investigator from another State to ensure that there is no real or perceived conflict of interest.

6.1.10 The *[Investigation Authority]* should also consider electronic equipment other than flight recorders, which may contain valuable information related to the accident. Such equipment includes satellite navigation units (e.g. global positioning system (GPS), Global Navigation Satellite System (GLONASS), ground proximity warning system (GPWS), terrain awareness and warning system (TAWS), flight management system (FMS)). Analyses of these units can significantly help the investigation, especially in the absence of information from the flight recorders. In addition, the *[Investigation Authority]* should consider seeking expert assistance from the relevant States of Manufacture.

6.1.11 The *[Investigation Authority]* should complete, publish and publicly release a Final Report of the investigation in accordance with ICAO Annex 13 requirements, consistent with the complexity and safety issues involved in the occurrence. When safety deficiencies are identified during the course of an investigation, the *[Investigation Authority]* should encourage relevant organizations (airlines, airports, manufacturers, regulators, ICAO, when ICAO documents are involved, etc.) to take immediate safety action to prevent recurrence. If necessary, the *[Investigation Authority]* should issue safety recommendations to the organization(s) in a position to take safety action. Chapter 10 of this manual contains further details about the report writing and safety recommendations.

6.1.5 Po powiadomieniu o zdarzeniu, które leży w zakresie jurysdykcji *[Organu Badania]*, *[Organ Badania]* powinien niezwłocznie wszcząć badanie, wyznaczając IIC i dodatkowych ekspertów, wg potrzeb. *[Organ Badania]* powinien zapewnić, że wyznaczonymi ekspertami są specjalistami w dziedzinie badania wypadków lotniczych, którzy mają odpowiednią wiedzę, wykształcenie i doświadczenie, aby zapewnić dogłębne badanie.

6.1.6 *[Organ Badania]* powinien rozważyć skontaktowanie się z agencją badania wypadków lotniczych innego Państwa, w celu uzyskania pomocy na podstawie wzajemnych umów. *[Organ Badania]* może dalej rozważyć propozycję przekazania całości badania lub jego części agencji badania wypadków lotniczych w innym Państwie lub RAIO, o ile okoliczności zdarzenia to uzasadniają.

6.1.7 Jeśli podczas badań *[Organ Badania]* nabędzie wiedzę lub podejrzenie działania niezgodnego z prawem (sabotaż lub inne przestępstwo), powinien niezwłocznie powiadomić odpowiednie organy ochrony lotnictwa i policję. *[Organ Badania]* powinien kontynuować badanie bezpieczeństwa równoległe z postępowaniem sądowym i powinien sporządzić Raport Końcowy o tym zdarzeniu zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, nie zapominając o ciągłej współpracy z organami sądowymi.

6.1.8 Jeśli w wypadku/incydencie podlegającym badaniu przez *[Nazwa Państwa]* występuje rejestrator parametrów lotu (FDR) lub rejestrator głosów w kabinie (CVR), lub oba, to *[Organ Badania]* powinien podjąć niezwłoczne działania aby odzyskać i chronić te rejestratory lotu. *[Organ Badania]* powinien zorganizować odczyt rejestratorów jak tylko będzie to możliwe w odpowiedniej placówce odczytu rejestratorów parametrów lotu. Jak podano w Załączniku D do Załącznika 13 ICAO, niezbędne jest, żeby odczytu rejestratorów parametrów lotu dokonać jak najszybciej po wypadku. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może wpłynąć na badanie na miejscu wypadku, gdzie dowody są czasem nietrwałe. Szybka identyfikacja obszarów problemowych może też zaowocować pilnym wydaniem zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które mogą być niezbędne dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom.

6.1.9 Gdyby rejestratory doznały uszkodzeń w taki sposób, że nie można ich bez trudu odczytać w wybranej placówce, lub jeśli są takiego typu, że wymagają dodatkowej wiedzy lub wyposażenia (jak rejestratory parametrów lotu produkcji rosyjskiej), *[Organ Badania]* powinien poszukiwać fachowej pomocy zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO. W niektórych przypadkach może być konieczne dostarczenie rejestratora do odczytu do jego producenta. W takich przypadkach prace tę powinien normalnie nadzorować badacz *[Organu Badania]*, lub badacz z innego Państwa, aby zapewnić, że nie dochodzi do rzeczywistego lub pozornego konfliktu interesów.

6.1.10 *[Organ Badania]* powinien także wziąć pod uwagę wyposażenie elektroniczne inne niż rejestratory parametrów lotu, które może zawierać wartościowe informacje odnoszące się do wypadku. Takie wyposażenie obejmuje urządzenia nawigacji satelitarnej (np. GPS, GLONASS, GPWS, TAWS, FMS). Analiza tych urządzeń może znacznie pomóc w badaniu, zwłaszcza przy braku informacji z rejestratorów parametrów lotu. Ponadto *[Organ Badania]* powinien rozważyć poszukiwanie fachowej pomocy z odpowiednich Państw Producentów.

6.1.11 *[Organ Badania]* powinien sporządzić, opublikować i podać do publicznej wiadomości Raport Końcowy z badania zgodnie z wymaganiami Załącznika 13 ICAO, spójny ze złożonością i kwestiami bezpieczeństwa dotyczącymi zdarzenia. Jeśli podczas badania stwierdzono uchybienia dotyczące bezpieczeństwa, *[Organ Badania]* powinien zdopingować odpowiednie organizacje (linie lotnicze, porty lotnicze, producentów, regulatorów, ICAO kiedy dotyczy to dokumentów ICAO itp.) do podjęcia niezwłocznych działań dla poprawy bezpieczeństwa i zapobieżenia powtórzeniu. Jeśli będzie niezbędne, *[Organ Badania]* powinien wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa dla organizacji mających możliwość podjęcia takich działań dla poprawy bezpieczeństwa. Rozdział 10 niniejszego podręcznika zawiera dalsze informacje o pisaniu raportu i zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa .

6.2 RIGHTS, AUTHORITY AND OBLIGATIONS OF INVESTIGATORS

The *[Investigation Authority]* investigators have the following rights and authority, which are consistent with *[Name of State]* obligations under ICAO Annex 13:

- a) Unhampered access and control over an aircraft accident site and any wreckage thereon.
- b) Unhampered access and control over all relevant accident/incident investigation materials, evidence, documents, etc., including air traffic service (ATS) recordings and recorders.
- c) The right to conduct detailed examination and testing of relevant material/evidence without delay or interference.
- d) The right and obligation not to disclose certain records for purposes other than accident and incident investigation, unless the appropriate authority for the administration of justice determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigation. Such records include:
 - all statements taken from persons by the investigators during the course of the investigation;
 - all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;
 - medical or private information of persons involved in the accident or incident;
 - cockpit voice recordings and transcripts from such recordings;
 - recordings and transcriptions of recordings of air traffic control units;
 - cockpit airborne image recordings and any part or transcripts from such recordings;
 - opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information; and
 - any record not relevant for analysis of the accident or incident.

6.3 INVESTIGATION OPERATIONS

The *[Investigation Authority]* personnel and the investigators have the following rights, authority, and obligations:

- a) Call on the services of local police or other authorized persons to ensure protection of the aircraft accident site, including the aircraft and its contents, until such time as the *[Investigation Authority]* and the appointed investigators are able to directly take over custody and security of the aircraft and its contents.
- b) Ensure that the aircraft, its contents, and other relevant evidence remain undisturbed, to the extent possible, until arrival and inspection by an accredited representative, if requested to do so.

Note.— Nothing in this provision precludes the [Investigation Authority] from instituting an investigation, and if for unforeseen reasons, the aircraft, etc. must be moved or otherwise disturbed pending the arrival of an accredited representative, the activities involved should be documented by photographs and other appropriate means.
- c) Ensure, in the event of an occurrence to be investigated, that all ATS communications recordings, radar data, and documents associated with the flight are secured for safekeeping.

6.2 PRAWA, UPRAWNIENIA I ZOBOWIĄZANIA BADACZY

Badacze [Organu Badania] mają następujące prawa i uprawnienia, które są spójne ze zobowiązaniami [Nazwa Państwa] według Załącznika 13 ICAO:

- a) Swobodny dostęp do miejsca wypadku lotniczego i wszelkich szczątków tamże oraz kontrolę nad nimi.
- b) Swobodny dostęp do wszelkich istotnych materiałów, materiału dowodowego, dokumentów itp. dotyczących badania wypadku/incydentu, włącznie z zapisami i rejestratorami służb ruchu lotniczego, oraz kontrolę nad nimi.
- c) Prawo prowadzenia szczegółowych badań i prób istotnych materiałów/materiału dowodowego bez przeszkód ani opóźnień.
- d) Prawo i zobowiązanie nieujawniania pewnych dokumentów dla celów innych niż badania wypadków i incydentów, chyba że odpowiedni organ wymiaru sprawiedliwości stwierdzi, że ich ujawnienie przeważa nad niekorzystnymi skutkami krajowymi i międzynarodowymi mogącymi wyniknąć z takiego działania dla bieżącego badania albo dowolnego badania w przyszłości. Takie dokumenty obejmują:
 - wszelkie oświadczenia uzyskane od osób przez badaczy podczas badania;
 - wszelka korespondencja pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statków powietrznych;
 - informacje o charakterze medycznym lub prywatnym o osobach biorących udział w wypadku lub incydencie;
 - nagrania głosów w kabinie i transkrypcje takich nagrań;
 - nagrania i transkrypcje nagrań z organów kontroli ruchu lotniczego;
 - nagrania obrazu z kabiny pilotów podczas lotu i dowolna część lub transkrypcja z takich nagrań;
 - opinie wyrażone w ramach analizy informacji, włącznie z analizą informacji z rejestratorów parametrów lotu; i
 - wszelkie dokumenty nie odnoszące się do analizy wypadku lub incydentu.

6.3 DZIAŁANIA PODCZAS BADAŃ

Personel i badacze [Organu Badania] mają następujące prawa, uprawnienia i zobowiązania:

- a) Zwracanie się do miejscowych służb policyjnych lub innych upoważnionych osób o zapewnienie ochrony miejsca wypadku lotniczego, włącznie ze statkiem powietrznym i jego zawartością, do czasu, kiedy [Organ Badania] i wyznaczeni badacze będą w stanie bezpośrednio przejąć pieczę nad statkiem powietrznym i jego zawartością oraz ich zabezpieczeniem.
- b) Zapewnienie, że statek powietrzny, jego zawartość i inny istotny materiał dowodowy pozostaną nienaruszone, na ile to możliwe, do przybycia i zbadania przez pełnomocnego przedstawiciela, o ile wyrażone zostało takie życzenie.

Uwaga.— Nic w tym postanowieniu nie wyklucza wszczęcia badania przez [Organ Badania], a jeśli z nieprzewidzianych przyczyn statek powietrzny itp. musi być przeniesiony lub w inny sposób naruszony przed przybyciem pełnomocnego przedstawiciela, takie działania powinny zostać udokumentowane zdjęciami i w inny odpowiedni sposób.

- c) Zapewnienie, w przypadku zdarzenia podlegającego badaniu, że wszystkie nagrania korespondencji służb ruchu lotniczego, dane radarowe i dokumenty związane z tym lotem są zabezpieczone do przechowania.

- d) Permit accredited representatives of the following States to participate in any investigation:
- the State of Registry;
 - the State of the Operator;
 - the State of Design;
 - the State of Manufacture; and
 - any other State that on request provides information, facilities or experts.
- e) Permit advisers assisting accredited representatives to participate in an investigation to the extent necessary in order to make the participation by the accredited representatives effective.
- f) Permit participation of experts (within the provisions of ICAO Annex 13, paragraph 5.27) from States having suffered fatalities or serious injuries to their citizens. Such experts should be permitted to:
- 1) visit the scene of the accident;
 - 2) have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the State conducting the investigation, and information on the progress of the investigation; and
 - 3) receive a copy of the Final Report.
- Note.— Experts appointed under the provisions of ICAO Annex 13, paragraph 5.27, are not necessarily permitted to participate in the actual investigation; rather, they are provided limited access (cited above) related to the circumstances pertaining to the death or injury of citizens from their State(s). Likewise, experts should be permitted to assist in the identification of victims and in meetings with survivors from their respective States.*
- g) Entitle accredited representatives under the control of the IIC to participate in all aspects of the investigation, in particular:
- to visit the scene of the accident;
 - to examine the wreckage;
 - to obtain witness information and suggest areas of questioning;
 - to have full access to all relevant evidence as soon as possible;
 - to receive copies of all pertinent documents;
 - to participate in read-outs of recorded media;
 - to participate in off-scene investigative activities, such as component examinations, technical briefings, tests and simulations;
 - to participate in investigation progress meetings including deliberations related to analysis, findings, causes and safety recommendations; and
 - to make submissions in respect of the various elements of the investigation.
- h) Invite participation of the operator in the investigation, when neither the State of Registry nor State of the Operator appoints an accredited representative.
- i) Invite participation of the manufacturer(s) (type design and/or final assembly of the aircraft) in the investigation, when neither the State of Design nor the State of Manufacturer appoints an accredited Representative.
- j) Call on the best technical expertise available from any source to supplement its investigative staff, should the need arise.

d) Zezwolenie pełnomocnym przedstawicielom następujących Państw na udział w dowolnym badaniu:

- Państwo Rejestracji;
- Państwo Operatora;
- Państwo Konstruktora;
- Państwo Producenta; i
- każde inne Państwo, które na życzenie udostępni informacje, infrastrukturę lub ekspertów.

e) Zezwolenie doradcom towarzyszącym pełnomocnym przedstawicielom na udział w badaniu w stopniu niezbędnym dla umożliwienia pełnomocnym przedstawicielom skutecznego udziału.

f) Zezwolenie na udział ekspertów (zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, p. 5.27) z Państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych obrażeń. Takim ekspertom należy zezwolić na:

- 1) udanie się na miejsce wypadku;
- 2) dostęp do istotnych informacji faktograficznych, które Państwo prowadzące badanie zatwierdziło do podania do wiadomości publicznej oraz informacji o postępach badania; i
- 3) otrzymania egzemplarza Raportu Końcowego.

Uwaga.— Eksperci wyznaczeni zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, p. 5.27, nie muszą uzyskać zezwolenia na udział w samym badaniu; natomiast zapewnia się im ograniczony dostęp (opisany powyżej) związany z okolicznościami śmierci lub obrażeń obywateli z ich Państw(a). Podobnie, ekspertom należy zezwolić na udział w identyfikacji ofiar i spotkaniach z osobami z ich Państw, które przeżyły.

g) Upoważnienie pełnomocnych przedstawicieli pod kontrolą IIC do udziału we wszystkich aspektach badania, w szczególności:

- udania się na miejsce wypadku;
- zbadania szczątków;
- uzyskania informacji od świadków i zaproponowania zakresu przesłuchania;
- posiadania pełnego i niezwłocznego dostępu do istotnych dowodów;
- uzyskania kopii wszystkich stosownych dokumentów;
- udziału w odczytywaniu zarejestrowanych materiałów;
- udziału w czynnościach badawczych poza miejscem wypadku, takich jak badanie części, prezentacje techniczne, próby i symulacje;
- udziału w spotkaniach związanych z postępami badania, łącznie z dyskusjami odnoszącymi się do analizy, ustaleń, przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa; i
- składania wniosków dotyczących różnych elementów badania.

h) Zaproszenie do udziału w badaniu operatora, kiedy ani Państwo Rejestracji ani Państwo Operatora nie wyznaczy pełnomocnego przedstawiciela.

i) Zaproszenie do udziału w badaniu producenta(ów) (konstrukcja typu i/lub ostateczny montaż statku powietrznego), kiedy ani Państwo Konstruktora ani Państwo Producenta nie wyznaczy pełnomocnego przedstawiciela.

j) Zwracanie się o najlepszą wiedzę techniczną dostępną z jakiegokolwiek źródła dla uzupełnienia personelu badawczego, o ile zaistnieje taka potrzeba.

- k) Protect evidence and maintain custody of the aircraft and its contents for a period of time necessary to conduct the investigation, including protection from further damage, access by unauthorized persons, pilfering or deterioration. See Appendix F for detailed procedures.
- l) Photograph and document evidence of a transitory nature by appropriate means to preclude loss of evidence.
- m) Test and examine aircraft components, which could possibly cause damage to the components during these tests and examinations.
- n) Coordinate between the [Investigation Authority] and judicial authorities to ensure that the sole purpose of the investigation is for accident prevention purposes, and to ensure that any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability are separate from the ICAO Annex 13 investigation.
- o) Ensure that autopsy examinations, as well as toxicological tests, are carried out for crew members and passengers for medical investigation purposes. Medical examinations also should be carried out on surviving flight crew, passengers and aviation personnel involved in the occurrence, such as air traffic controllers, if deemed necessary by the IIC.
- p) For investigations being conducted by other States, provide the State conducting the investigation with:
 - (in all cases) all relevant information requested by that State; and
 - (in all cases) information about an aircraft that prior to the occurrence of an accident or incident has used or normally would use the facilities or services of [Name of State]. For example, flight crew and aircraft maintenance records, ATS recordings, meteorological information, etc., related to the occurrence should be provided to the State conducting the investigation.
- q) Appoint an accredited representative from the [Investigation Authority] in the case of an accident involving an aircraft of a maximum mass of over 2 250 kg, when specifically requested to do so by the State conducting the investigation.

Note.— Such an appointment does not necessarily require that the [Investigation Authority] accredited representative travel to the accident site; however, the accredited representative is required to fulfil the obligations contained in ICAO Annex 13 by providing whatever assistance is required.

- r) Prevent disclosure of information by the accredited representative appointed by the [Investigation Authority] and by [Name of State] advisers on the progress and findings of an investigation, without the express consent of the State conducting the investigation.

Note 1.— Because the responsibility for release of information on the progress and findings of the investigation rests with the State conducting the investigation, the [Investigation Authority] should ensure that its staff and any advisers from [Name of State] abide by this requirement.

Note 2.— Nothing in this requirement precludes, or should delay, the release of information for the purpose of accident prevention (issuance of safety recommendations); however, such release should be coordinated with the State conducting the investigation.

- s) For accidents involving death or serious injury to [Name of State] citizens that occur in other States, the [Name of State] should appoint an expert, possibly from the [Investigation Authority], in accordance with the provisions of ICAO Annex 13, paragraph 5.27, to:

k) Ochrona materiału dowodowego i piecza nad statkiem powietrznym i jego zawartością przez okres niezbędny do prowadzenia badania, włącznie z ochroną przed dalszym uszkodzeniem, dostępem nieupoważnionych osób, kradzieżą lub zniszczeniem. Szczegółowe procedury, patrz Załącznik F.

l) Fotografowanie i dokumentacja materiału dowodowego mającego charakter nietrwały odpowiednimi środkami dla zapobiegnięcia utracie materiału dowodowego.

m) Próby i badanie elementów statków powietrznych, które mogą spowodować uszkodzenie tych elementów podczas tych prób i badań.

n) Koordynacja pomiędzy [Organem Badania] i organami wymiaru sprawiedliwości, aby zapewnić, że jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i aby zapewnić, że wszelkie postępowania sądowe lub administracyjne służące orzeczeniu o winie lub odpowiedzialności są odrębne od badania wg Załącznika 13 ICAO.

o) Zapewnienie, że przeprowadzone zostaną sekcje zwłok, jak również testy toksykologiczne członków załogi i pasażerów w celu badań medycznych. Należy także przeprowadzić badania medyczne żyjących członków załogi latającej, pasażerów i personelu lotniczego biorących udział w zdarzeniu, takich jak kontrolerzy ruchu lotniczego, o ile IIC uzna to za niezbędne.

p) W przypadku badań prowadzonych przez inne Państwa, dostarczenie Państwu prowadzącemu badanie:

- (we wszystkich przypadkach) wszystkich istotnych informacji, o jakie to Państwo poprosi; i
- (we wszystkich przypadkach) informacji o statku powietrznym, który przed zaistnieniem wypadku lub incydentu wykorzystywał lub normalnie wykorzystywałby infrastrukturę lub usługi w [Nazwa Państwa]. Np. należy udostępnić Państwu prowadzącemu badanie dokumentację załogi latającej i obsług statku powietrznego, nagrania służb ruchu lotniczego, informacje meteorologiczne itp., odnoszące się do zdarzenia.

q) Wyznaczenie pełnomocnego przedstawiciela [Organu Badania] w razie wypadku z udziałem statku powietrznego o masie maksymalnej ponad 2250 kg, jeśli Państwo prowadzące badanie zwróci się z taką prośbą.

Uwaga.— Takie wyznaczenie nie oznacza, że pełnomocny przedstawiciel [Organu Badania] musi udać się na miejsce wypadku; jednakże pełnomocny przedstawiciel musi wypełnić zobowiązania zawarte w Załączniku 13 ICAO zapewniając wszelką pomoc o jaką zostanie poproszony.

r) Zapobieżenie ujawnieniu przez pełnomocnego przedstawiciela wyznaczonego przez [Organ Badania] i przez doradców z [Nazwa Państwa] informacji na temat postępów i ustaleń badania, bez jednoznacznej zgody Państwa prowadzącego badanie.

Uwaga 1.— Ponieważ odpowiedzialność za ujawnianie informacji o postępach i ustaleniach badania spoczywa na Państwie prowadzącym badanie, [Organ Badania] powinien zapewnić, żeby jego personel i wszelcy doradcy z [Nazwa Państwa] przestrzegali tego wymagania.

Uwaga 2.— Nic w tym wymaganiu nie uniemożliwia, ani nie powinno opóźniać, ujawniania informacji w celu zapobiegania wypadkom (wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa); jednak takie ujawnianie powinno być skoordynowane z Państwem prowadzącym badanie.

s) W odniesieniu do wypadków skutkujących śmiercią lub obrażeniami obywateli [Nazwa Państwa], do których doszło w innych Państwach, [Nazwa Państwa] powinno wyznaczyć eksperta, np. z [Organu Badania], zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, p. 5.27, który:

- 1) visit the scene of the accident;
 - 2) have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the State conducting the investigation, and information on the progress of the investigation; and
 - 3) receive a copy of the Final Report.
- t) Reopen an investigation if new and significant evidence becomes available, or if significant errors were made in the original analyses that would compromise the findings.
 - u) Make public the facts, conditions, and circumstances during the course of an investigation with the view toward informing the travelling public and preventing future occurrences.
 - v) Identify safety deficiencies during the course of investigations and in the Final Report of the investigation with the view toward promoting safety actions by addressing the recommendations to appropriate authorities, agencies, and organizations charged with aviation safety.
-

- 1) uda się na miejsce wypadku;
- 2) będzie miał dostęp do istotnych informacji faktograficznych, które Państwo prowadzące badanie zatwierdziło do podania do wiadomości publicznej oraz informacji o postępach badania;
- i
- 3) otrzyma egzemplarz Raportu Końcowego.

t) Wznowienie badania w razie uzyskania dostępu do nowego i znaczącego materiału dowodowego, lub popełnienia znaczących błędów w oryginalnej analizie, które mogłyby przekreślić jej ustalenia.

u) Podanie do publicznej wiadomości faktów, warunków i okoliczności podczas badania, w celu poinformowania osób podróżujących i zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości.

v) Identyfikacja nieprawidłowości dotyczących bezpieczeństwa podczas badania i w Raporcie Końcowym z badania w celu promowania działań dla poprawy bezpieczeństwa przez skierowanie zaleceń do odpowiednich organów, agencji i organizacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnicze.

Chapter 7

ACTIONS AT THE ACCIDENT SITE

7.1 GENERAL

7.1.1 Liaison with other authorities

7.1.1.1 The *[Investigation Authority]* has agreements (MoUs) with other agencies and authorities in *[Name of State]* to prepare for the eventuality of an aircraft accident (see Appendix C). Detailed information concerning the role and responsibility of each agency, for each type of emergency, is contained in the ICAO *Airport Services Manual* (Doc 9137), Part 7 — *Airport Emergency Planning*. Although that manual deals primarily with accidents at or near an airport, the role and responsibility of each agency outlined therein may also apply to accidents elsewhere.

7.1.1.2 Victim identification is the responsibility of the coroner and medical officials, the police department and the victim identification team. Medical personnel, such as pathologists and forensic dentists, should be aware of what is expected of them in the event of an aircraft accident, including autopsies and toxicology examinations. The *[Investigation Authority]* has coordinated its needs in advance with the medical specialists in order to facilitate these arrangements.

7.1.1.3 Notification of next of kin is a sensitive task that must be planned and undertaken with great care in order to avoid anomalies, such as multiple or erroneous notifications. In *[Name of State]*, the notification of next of kin is a *[police or medical examiner]* task. ICAO Circular 285 — *Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*, provides further guidance in this regard.

7.1.1.4 Although it is recognized that the circumstances surrounding each accident are different, the importance of proper planning and establishing good liaison with other authorities, particularly the police, the fire department and the search and rescue services, cannot be overemphasized.

7.1.1.5 The *[Investigation Authority]* should likely have to rely on assistance from other civil and military organizations to provide facilities, equipment and additional personnel, i.e. helicopters, heavy lifting and moving gear, metal detectors, communication equipment, and divers. It is important that heavy salvage equipment, such as cranes, bulldozers, or lifting helicopters, are readily available. In some cases, a full-scale expedition may have to be organized, requiring additional transportation, food, lodging, etc.

7.1.2 Initial actions at the accident site

7.1.2.1 The local fire department and the police will probably be the first authorities to arrive at an aircraft accident site. It is therefore important to enlist the cooperation of these authorities in order to ensure security and control of accident sites and cooperation during investigations. It is essential that vital evidence is not lost through interference with the aircraft wreckage in the early phases of an investigation. The fire department and the police should be aware of what is expected of them in the event of an aircraft accident. The *[Investigation Authority]* is responsible for coordinating its needs in advance with relevant search and rescue organizations. Plans and arrangements for the following essential tasks should be in place so that they can be accomplished without delay:

Rozdział 7

DZIAŁANIA NA MIEJSCU WYPADKU

7.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

7.1.1 Współpraca z innymi organami

7.1.1.1 *[Organ Badania]* ma porozumienia (MoU) z innymi agencjami i organami w *[Nazwa Państwa]* dla przygotowania na ewentualność wypadku lotniczego (patrz Załącznik C). Szczegółowe informacje dotyczące roli i zakresu odpowiedzialności poszczególnych agencji, dla każdego rodzaju sytuacji awaryjnej, zawarte są w *Podręczniku służb portów lotniczych ICAO (Doc 9137), Część 7 — Planowanie działań awaryjnych w portach lotniczych*. Jakkolwiek podręcznik ten zajmuje się przede wszystkim wypadkami na terenie lub w pobliżu portów lotniczych, opisana tam rola i zakres odpowiedzialności poszczególnych agencji może się również odnosić do wypadków gdzie indziej.

7.1.1.2 Odpowiedzialność za identyfikację ofiar spoczywa na koronerze i urzędnikach medycznych, policji i zespole identyfikacji ofiar. Personel medyczny, np. patolodzy i stomatolodzy kryminalistyczni, powinni zdawać sobie sprawę czego się od nich oczekuje w razie wypadku lotniczego, włącznie sekcjami zwłok i badaniami toksykologicznymi. *[Organ Badania]* skoordynował zawczasu swoje potrzeby ze specjalistami medycznymi w celu ułatwienia tych uzgodnień.

7.1.1.3 Powiadamianie najbliższych jest sprawą delikatną i musi być zaplanowane i przeprowadzone z wielką ostrożnością dla uniknięcia nieprawidłowości, takich jak powiadomienia wielokrotne lub błędne. W *[Nazwa Państwa]* obowiązek powiadamiania najbliższych spoczywa na *[policji lub inspektorzy medycznej]*. Okólnik ICAO 285 — *Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom* zawiera dalsze wskazówki w tym względzie.

7.1.1.4 Jakkolwiek uznaje się, okoliczności każdego wypadku są odmienne, nie do przecenienia jest znaczenie właściwego planowania i ustanowienia dobrej współpracy z innymi organami, szczególnie policją, strażą pożarną i służbami poszukiwawczo-ratowniczymi.

7.1.1.5 *[Organ Badania]* będzie zapewne musiał korzystać z pomocy innych organizacji cywilnych i wojskowych dla zapewnienia infrastruktury, wyposażenia i dodatkowego personelu, tzn. śmigłowców, ciężki sprzęt do podnoszenia i przemieszczania, wykrywacze metalu, sprzętu łączności i nurków. Ważne jest, aby ciężki sprzęt ratownictwa technicznego, taki jak dźwigi, spychacze lub śmigłowce-dźwigi, był łatwo dostępny. W niektórych przypadkach może być konieczne zorganizowanie wyprawy na dużą skalę, wymagającej dodatkowego transportu, żywności, zakwaterowania itp.

7.1.2 Wstępne działania na miejscu wypadku

7.1.2.1 Prawdopodobnie pierwszym organem, jaki pojawi się na miejscu wypadku lotniczego będzie miejscowa straż pożarna i policja. Dlatego ważne jest pozyskanie współpracy tych organów, aby zapewnić zabezpieczenie i kontrolę miejsca wypadku i współpracę podczas badania. Niezbędne jest, żeby nie tracić kluczowego materiału dowodowego przez naruszanie szczątków statku powietrznego we wczesnej fazie badania. Straż pożarna i policja powinny zdawać sobie sprawę, czego się od nich oczekuje w razie wypadku lotniczego. *[Organ Badania]* jest odpowiedzialny za skoordynowanie zawczasu swoich potrzeb z odpowiednimi organizacjami służb poszukiwawczo-ratowniczych. Powinny być przygotowane plany i uzgodnienia co do następujących istotnych zadań, tak by można je było zrealizować bez zwłoki:

- a) notification to the rescue coordination center (ICAO Annex 12 — *Search and Rescue* refers);
- b) notification to the *[Investigation Authority]* and other authorities, as necessary;
- c) securing the aircraft wreckage from fire hazards and further damage;
- d) checking for the presence of dangerous goods, such as radioactive consignments or poisons being carried as freight, and taking appropriate protective action;
- e) placing guards to ensure that the aircraft wreckage is not tampered with or disturbed;
- f) taking steps to preserve, through photography or other appropriate means, any evidence of a transitory nature, such as ice, snow or soot deposits; and
- g) obtaining the names and addresses of all witnesses whose testimony may assist in the investigation of the accident.

7.1.2.2 Apart from these arrangements, the wreckage should be left undisturbed, to the extent possible, until the arrival of the investigation team. It has been emphasized to the police and the rescue services that the bodies of persons killed in an accident involving a large aircraft should, where practicable, be left *in situ* for examination and recording by the police victim identification team. There may also be times when, for crashworthiness/survival investigation purposes, it may be appropriate for the deceased to be left *in situ* until viewed and documented by the *[Investigation Authority]* investigation team. Similarly, personal belongings should remain untouched as their location may assist in the identification of the victims. In general, disturbance of the wreckage should be limited to that necessary to rescue survivors, extinguish fires and protect the public.

7.2 RESCUE OPERATIONS

7.2.1 The primary concern of the first persons to arrive at the site of an aircraft accident is to rescue and aid survivors and protect property within the means available. Persons who are involved with the extrication of victims from aircraft wreckage should, at the earliest opportunity, record their observations regarding the location in the aircraft where the survivors were found and what portions of the wreckage had to be moved during the rescue.

7.2.2 If circumstances permit, the bodies of persons killed in the accident should be left as found until their location and condition are recorded, photographs are taken and a chart is made indicating their location in the wreckage. If bodies are located outside the wreckage, their location should be marked by a stake with an identifying number. A corresponding label should be attached to each body stating where it was found. The careful recording of these data is essential to the identification of bodies and also provides information which may assist in the accident investigation.

7.2.3 In the event that bodies have been removed from the aircraft wreckage before the arrival of the aircraft accident investigators, it is important to establish whether or not a record, as set out above, has been maintained. If not, the rescue personnel should be interviewed in order to establish such a record.

7.2.4 The *[Investigation Authority]* investigators should determine if there has been any disturbance of the wreckage during the rescue operations and should record any such disturbance.

- a) powiadomienie centrum koordynacji ratowniczej (patrz Załącznik 12 ICAO — *Służby poszukiwawczo-ratownicze*);
- b) powiadomienie [*Organu Badania*] i innych organów, wg potrzeby;
- c) zabezpieczenie szczątków statku powietrznego przed pożarem i dalszym uszkodzeniem;
- d) kontrola pod kątem obecności materiałów niebezpiecznych, takich jak przesyłki radioaktywne lub truczyny, przewożonych jako ładunek i podjęcie odpowiednich działań zabezpieczających;
- e) rozmieszczenie wartowników, aby zapewnić że szczątki statku powietrznego nie są naruszane ani przemieszczane;
- f) podjęcie kroków w celu utrwalenia drogą fotograficzną lub inną odpowiednią metodą wszelkiego materiału dowodowego mającego charakter nietrwały, takiego jak osad lodu, śniegu lub sadzy; i
- g) uzyskanie nazwisk i adresów wszystkich świadków, których zeznania mogą pomóc w badaniu wypadku.

7.1.2.2 Oprócz tych kwestii, szczątki powinny pozostać nienaruszone, na ile to możliwe, do przybycia zespołu badawczego. Policji i służbom ratunkowym przekazano z naciskiem, że ciała osób zabitych w wypadku dotyczącym dużego statku powietrznego powinny, jeśli to możliwe, być pozostawione *in situ* do badań i rejestracji przez policyjny zespół identyfikacji ofiar. Mogą się również zdarzyć przypadki, kiedy ze względu na badanie odporności zniszczeniowej/czynników przeżycia, może być właściwe pozostawienie zwłok *in situ* do czasu obejrzenia i udokumentowania przez zespół badawczy [*Organu Badania*]. Podobnie, rzeczy osobiste powinny pozostać nietknięte, ponieważ ich lokalizacja może pomóc w identyfikacji ofiar. Ogólnie, naruszanie szczątków należy ograniczyć do minimum niezbędnego dla ratowania osób, które przeżyły, gaszenia pożarów i ochrony osób postronnych.

7.2 OPERACJE RATOWNICZE

7.2.1 Podstawową troską pierwszych osób przybywających na miejsce wypadku lotniczego jest ratowanie i pomoc osobom, które przeżyły oraz ochrona mienia w miarę dostępnych możliwości. Osoby zaangażowane w wydobywanie ofiar ze szczątków statku powietrznego powinny, przy pierwszej okazji, zarejestrować swoje spostrzeżenia odnośnie do miejsc w statku powietrznym, w których znaleziono te osoby, które przeżyły oraz tego, jakie części tych szczątków trzeba było przemieścić podczas akcji ratunkowej.

7.2.2 Jeśli okoliczności pozwalają, ciała osób zabitych w wypadku należy pozostawić tak, jak zostały znalezione, do czasu, kiedy ich położenie i stan zostaną udokumentowane, zrobione zostaną zdjęcia i wykonany zostanie schemat wskazujący ich położenie w szczątkach wraku. Jeśli ciała są zlokalizowane poza szczątkami wraku, ich położenie powinno zostać oznaczone za pomocą kołków z numerami identyfikacyjnymi. Do każdego zwłok powinna zostać dołączona etykieta z informacją, gdzie je znaleziono. Staranna rejestracja tych danych jest niezbędna dla identyfikacji zwłok, a ponadto dostarcza informacji, mogących pomóc w badaniu wypadku.

7.2.3 W przypadku, jeśli ciała zostały usunięte ze szczątków statku powietrznego przed przybyciem osób badających wypadek lotniczy, ważne jest ustalenie czy została sporządzona dokumentacja opisana powyżej. Jeśli nie, należy przesłuchać personel ratowniczy w celu sporządzenia takiej dokumentacji.

7.2.4 Badacze [*Organu Badania*] powinni ustalić, czy doszło do jakiegokolwiek naruszenia szczątków podczas operacji ratowniczej i udokumentować wszelkie takie naruszenia.

7.2.5 Upon completion of the initial rescue operation, rescue personnel should exercise as much care as possible to ensure that their movements do not destroy evidence which may be of value to the investigation. For example, once the survivors have been rescued and the fire risk has been eliminated as far as practicable, movement of ambulances and fire vehicles should not be permitted along the wreckage trail.

7.3 SECURITY AT THE ACCIDENT SITE

7.3.1 When notified of an accident, the IIC or the designated accident site safety and security coordinator should immediately verify that arrangements have been made to ensure the security of the wreckage. This is usually arranged through the police, but in some cases, military personnel or specially recruited civilians may be employed.

7.3.2 Before investigation work commences at the accident site, the cargo manifest must be checked to ensure there are no hazardous materials in the consigned cargo.

7.3.3 When it is suspected that the aircraft may have carried dangerous cargo such as radioactive consignments, explosives, ammunition, corrosive liquids, liquid or solid poisons or bacterial cultures, special precautions should be taken to station the guards at a safe distance from the wreckage. This is particularly important if a fire has occurred because it tends to disperse the contaminants. Signs indicating a potentially dangerous area should be posted until experts, in consultation with the designated *[Investigation Authority]* site safety and security coordinator have thoroughly evaluated the danger involved.

7.3.4 Upon arrival at the accident site, one of the first tasks of the investigators is to review the security arrangements. The guards should be thoroughly conversant with their duties, which are to:

- a) protect the public from the hazards in the wreckage;
- b) prevent disturbance of the wreckage (including bodies and contents of the aircraft);
- c) protect property; and
- d) admit to the accident site only persons authorized by the *[Investigation Authority]*; and
- e) protect and preserve, where possible, any ground marks made by the aircraft.

7.3.5 Clear and specific instructions should be given by the *[Investigation Authority]* IIC or accident site safety and security coordinator to those guarding the wreckage site of the need for authorized persons to have proper identification. In the case of major investigations, this should be accomplished through the issuance of photographic identification badges or some form of security pass to all authorized persons. The use of armbands or jackets that show affiliation and duty has also proven to be effective.

7.3.6 If the wreckage has not been scattered, effective security can be achieved by roping off the area. However, if there is a long wreckage trail, the task of securing the site may be formidable and many guards should be required in a wide perimeter.

7.3.7 The police can be of considerable assistance in liaising with the local population, particularly with regard to locating outlying pieces of wreckage. While persons living in the neighbourhood should be encouraged to report the discovery of pieces of aircraft wreckage, the importance of leaving these pieces undisturbed should also be impressed

7.2.5 Po zakończeniu początkowej operacji ratowniczej, personel ratowniczy powinien zachować jak największą ostrożność, aby zapewnić, że poruszając się nie niszczy materiału dowodowego, który może mieć wartość dla badania. Np., po uratowaniu osób, które przeżyły i po praktycznym wyeliminowaniu ryzyka pożaru, nie należy zezwalać na ruch karetek pogotowia i pojazdów straży pożarnej wzdłuż pasa szczątków.

7.3 ZABEZPIECZENIE NA MIEJSCU WYPADKU

7.3.1 Po otrzymaniu powiadomienia o wypadku, IIC lub wyznaczony koordynator bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku powinien niezwłocznie sprawdzić, czy podjęto działania, aby zapewnić zabezpieczenie szczątków. Zwykle zajmuje się tym policja, ale w niektórych przypadkach można zatrudnić personel wojskowy lub specjalnie zatrudnionych cywilów.

7.3.2 Przed rozpoczęciem prac badawczych na miejscu wypadku, musi być sprawdzony wykaz ładunku, aby zapewnić, że w przewożonym ładunku nie ma materiałów niebezpiecznych.

7.3.3 Jeśli zachodzi podejrzenie, że statek powietrzny mógł przewozić niebezpieczny ładunek, taki jak przesyłki radioaktywne, materiały wybuchowe, amunicję, ciecze żrące, ciekłe lub stałe trucizny lub kultury bakterii, należy podjąć specjalne środki ostrożności, aby rozstawić wartowników w bezpiecznej odległości od szczątków. Jest to szczególnie ważne jeśli doszło do pożaru, ponieważ ma on tendencję do rozpraszania zanieczyszczeń. Należy rozmieścić znaki wskazujące obszar potencjalnie niebezpieczny, dopóki eksperci w porozumieniu z wyznaczonym koordynatorem bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku [*Organu Badania*] nie dokonają wszechstronnej oceny występującego niebezpieczeństwa.

7.3.4 Po przybyciu na miejsce wypadku, jednym z pierwszych zadań badaczy jest sprawdzenie organizacji zabezpieczenia. Wartownicy powinni być całkowicie zaznajomieni ze swoimi obowiązkami, które polegają na:

- a) ochronie osób postronnych przed zagrożeniami występującymi w szczątkach;
- b) zapobieganiu naruszaniu szczątków (włącznie z ciałami i zawartością statku powietrznego);
- c) ochronie mienia;
- d) dopuszczaniu do miejsca wypadku tylko osób upoważnionych przez [*Organ Badania*]; i
- e) ochronie i zachowaniu, tam gdzie to możliwe, wszelkich śladów na ziemi zrobionych przez statek powietrzny.

7.3.5 IIC lub koordynator bezpieczeństwa i zabezpieczenia miejsca wypadku [*Organu Badania*] powinien wydać jasne i konkretne instrukcje osobom strzegącym obszaru znajdowania się szczątków o wymaganiu właściwej identyfikacji upoważnionych osób. W przypadku dużego badania, należy to przeprowadzić przez wydanie identyfikatorów ze zdjęciem lub jakiejś formy przepustek wszystkim upoważnionym osobom. Skuteczne było również wykorzystanie opasek naramiennych lub kurtek, które pokazują przynależność i zadanie.

7.3.6 Jeśli szczątki nie uległy rozproszeniu, skuteczne zabezpieczenie można osiągnąć przez odgródenie obszaru liną. Jednak, jeśli występuje długi pas szczątków, zabezpieczenia miejsca zdarzenia może być ogromnym zadaniem i potrzeba będzie wielu wartowników rozstawionych na szerokim obwodzie.

7.3.7 Policja może zapewnić znaczącą pomoc we współpracy z miejscową ludnością, szczególnie w odniesieniu do lokalizowania odosobnionych szczątków. Osoby mieszkające w sąsiedztwie należy zachęcać do informowania o odkryciu szczątków statku powietrznego, ale równocześnie należy im wpoić znaczenie pozostawiania tych szczątków w stanie nienaruszonym.

upon them. Collecting outlying pieces of aircraft wreckage and arranging them into neat piles alongside the main wreckage are sometimes done with good, but misguided, intentions. With no record of where such pieces were found, their value to the investigation is diminished. Similarly, the removal of pieces of aircraft wreckage by souvenir hunters must be prevented.

7.3.8 The aircraft wreckage should be guarded until the IIC is satisfied that all evidence at the site has been gathered. The IIC should review the situation periodically and arrange for the progressive release of guards as appropriate.

Note.— With regard to paragraphs 4.4 and 4.5 of this manual, consideration should be made at all times by the IIC for the protection of investigators at the accident site (reference to ICAO Circular 315 — Hazards at Aircraft Accident Sites).

7.4 WRECKAGE IN THE WATER

7.4.1 Initial actions

7.4.1.1 As soon as it has been determined that the wreckage is in water, efforts must be made to obtain the best technical expertise available. The *[Investigation Authority]* should call upon the services of the military and other agencies and resources with specialized expertise from outside of *[Name of State]* to ensure that the aircraft wreckage under water is found and recovered as necessary in a timely manner. As part of its contingency planning for an accident in the water, the *[Investigation Authority]* has pre-arranged agreements (MoUs) with relevant organizations and States to obtain the necessary specialized assistance. (See Appendix C.)

Note.— Experience has shown that the search for and the recovery of the aircraft wreckage under water is a specialized task requiring experienced personnel and specialized equipment. Specialized agencies should be consulted early to avoid unnecessary delays in locating and recovering the flight recorders and the aircraft wreckage from under water.

7.4.1.2 If the water is shallow (less than 60 m (196 ft)), divers can be effective for search and recovery of the wreckage; however, mapping of the wreckage using side-scanning sonar may need to be used to ensure the safety of the divers. If the wreckage is located in deep water, or conditions make it difficult to use divers, use of the following equipment may be considered:

- underwater equipment used to locate the underwater locating beacons (ULB) on the flight recorders;
- underwater videos and cameras;
- side-scan sonar equipment; and
- manned or unmanned submersibles (remotely operated vehicles (ROVs)).

7.4.2 Decision to recover the aircraft wreckage

7.4.2.1 The circumstances and location of an accident should determine whether salvage of the aircraft wreckage is practicable and necessary. In most cases, the aircraft wreckage should be recovered, if it is considered that the evidence it might provide would justify the expense and effort of a salvage operation. If the aircraft wreckage is likely to contain evidence significant to air safety, the *[Investigation Authority]* should provide the impetus needed to ensure that action is promptly taken to recover the aircraft wreckage. Such action includes obtaining the necessary funding and specialized equipment and personnel for the tasks.

Niekiedy dobre, ale błędne intencje prowadzą do zbierania odosobnionych szczątków statku powietrznego i układania ich w schludne sterty obok głównego wraku. przy braku dokumentacji gdzie te elementy zostały odnalezione, ich wartość dla badań jest zredukowana. Podobnie, należy zapobiegać zabieraniu szczątków statku powietrznego przez zbieraczy pamiątek.

7.3.8 Szczątków statku powietrznego należy strzec do momentu, kiedy IIC uzna, że zebrano cały materiał dowodowy obecny na tym miejscu. IIC powinien okresowo sprawdzać sytuację i przeprowadzać stopniowe zwalnianie wartowników stosownie do okoliczności.

Uwaga.— Co się tyczy p. 4.4 i 4.5 niniejszego podręcznika, IIC powinien stale uwzględniać ochronę badaczy na miejscu wypadku (patrz Okólnik 315 ICAO — Zagrożenia w miejscach wypadków lotniczych).

7.4 SZCZĄTKI W WODZIE

7.4.1 Wstępne działania

7.4.1.1 Kiedy tylko stwierdzono, że szczątki są w wodzie, należy podjąć wysiłki w celu uzyskania najlepszej możliwej wiedzy technicznej. [Organ Badania] powinien zwrócić się do służb wojskowych oraz innych agencji i ośrodków dysponujących specjalistyczną wiedzą spoza [Nazwa Państwa], aby zapewnić odnalezienie i wydobywanie szczątków statku powietrznego spod wody wg potrzeby we właściwym czasie. W ramach planowania awaryjnego na okoliczność wypadku w wodzie, [Organ Badania] ma zawczasu uzgodnione porozumienia (MoU) z odpowiednimi organizacjami i Państwami w celu uzyskania niezbędnej pomocy specjalistycznej. (Patrz Załącznik C.)

Uwaga.— Doświadczenie wykazało, że poszukiwanie i wydobywanie szczątków statku powietrznego pod wodą stanowi specjalistyczne zadanie wymagające doświadczonego personelu i specjalistycznego wyposażenia. Należy zawczasu skonsultować się ze specjalistycznymi agencjami, aby uniknąć zbędnych opóźnień w lokalizacji i wydobywaniu rejestratorów parametrów lotu i szczątków statku powietrznego spod wody.

7.4.1.2 Jeśli woda jest płytka (poniżej 60 m/196 stóp), nurkowie mogą skutecznie poszukiwać i wydobywać szczątki; jednak może być potrzebne odwzorowanie szczątków przy użyciu sonaru skanowania bocznego, aby zapewnić bezpieczeństwo nurków. Jeśli szczątki znajdują się w głębokiej wodzie lub warunki utrudniają wykorzystanie nurków, można rozważyć użycie następującego wyposażenia:

- podwodnego wyposażenia używanego do lokalizacji podwodnych radiolatarni lokalizujących (ULB) rejestratorów parametrów lotu;
- podwodnych kamer wideo i aparatów fotograficznych;
- sonaru skanowania bocznego; i
- załogowych albo bezzałogowych podwodnych jednostek pływających (pojazdów zdalnie sterowanych (ROV)).

7.4.2 Decyzja wydobywania szczątków statku powietrznego

7.4.2.1 Okoliczności i lokalizacja wypadku powinny decydować o tym, czy wydobywanie szczątków statku powietrznego jest wykonalne i niezbędne. W większości przypadków, szczątki statku powietrznego należy wydobyć, jeśli uważa się, że materiał dowodowy jakiego dostarczą uzasadnia koszt i wysiłek operacji wydobywania. Jeśli jest prawdopodobne, że szczątki statku powietrznego zawierają materiał dowodowy ważny dla bezpieczeństwa lotniczego, [Organ Badania] powinien podjąć niezbędne działanie, aby doprowadzić do niezwłocznego podjęcia akcji wydobywania szczątków statku powietrznego. Taka akcja obejmuje pozyskanie niezbędnego finansowania oraz specjalistycznego wyposażenia i personelu do tego zadania.

Note.— The [Investigation Authority] has established contingency plans with the government to obtain immediate supplemental funding to begin a search and recovery operation for wreckage under water.

7.4.2.2 There have been several instances where aircraft wreckage has been successfully recovered from deep water. Such recoveries necessitated expensive salvage operations lasting several months, but the results exceeded expectations, and the evidence obtained from the aircraft wreckage established the causes and contributing factors of the accidents and led to accident prevention measures.

7.4.3 Aircraft wreckage distribution

Once the aircraft wreckage has been located, a chart plotting the wreckage distribution should be prepared. In shallow waters, divers can achieve this. In deep waters, side-scan sonar and underwater video cameras from remotely operated submersibles may be used. The state of the various pieces of aircraft wreckage, their connection by cables or tubes, the cutting of these connections for the salvage operations, etc., should be recorded before lifting the various pieces of aircraft wreckage from the bottom. Usually, the divers are not experienced in aircraft accident investigation and, therefore, detailed briefings will be necessary.

7.4.4 Preservation of the aircraft wreckage

7.4.4.1 The rates at which various metals react with salt water vary considerably. Magnesium components react quite violently and, unless recovered within the first few days, may be completely dissolved. Aluminium and most other metals are less affected by immersion in salt water. However, corrosion will rapidly accelerate once the component is removed from the water, unless steps are taken to prevent this from occurring.

7.4.4.2 Once the aircraft wreckage has been recovered, the components should be thoroughly rinsed with fresh water. It may be convenient to hose the aircraft wreckage as it is raised out of the sea prior to it being lowered onto the salvage vessel. Freshwater rinsing does not stop all corrosive action. When large aircraft are involved, it may not be practicable to take further anti-corrosion action on large structural parts. However, all components that require metallurgical examination will require further preservation. The application of a water-displacing fluid should provide additional corrosion protection; fracture surfaces should then be given a coat of corrosion preventive substances such as oil or inhibited lanolin.

7.4.4.3 When organic deposits, such as soot deposits or stains, require analysis, organic protective substances should not be used. Freshwater rinsing should be employed followed by air drying. When the component is completely dry, it should be sealed in a plastic bag with an inert desiccant such as silica gel.

7.4.4.4 Flight recorders should not be dried, but should be kept immersed in fresh water until the assigned flight recorder specialist assumes responsibility for them. The *[Investigation Authority]* should never permit flight recorders that have been submerged in water to dry out before reaching the recorder laboratory in order to prevent damage to the recording media.

Uwaga.— [Organ Badania] ma przygotowane wspólnie z rządem plany awaryjne w celu niezwłocznego uzyskania finansowania uzupełniającego w celu rozpoczęcia operacji poszukiwania i wydobywania szczątków spod wody.

7.4.2.2 W szeregu przypadkach doszło do udanego wydobywania szczątków statku powietrznego z głębokiej wody. Takie operacje wydobywania wymagały kosztownych prac technicznych trwających kilka miesięcy, ale rezultaty przekraczały oczekiwania, a uzyskane ze szczątków statków powietrznych materiały dowodowe pozwoliły ustalić przyczyny i okoliczności sprzyjające wypadkom i zaowocowały środkami zapobiegania wypadkom.

7.4.3 Rozrzut szczątków statku powietrznego

Po zlokalizowaniu szczątków statku powietrznego, należy przygotować schemat pokazujący rozrzut szczątków. W płytkich wodach mogą to zrobić nurkowie. W głębokich wodach można użyć sonaru skanowania bocznego i podwodnych kamer wideo ze zdalnie sterowanych jednostek podwodnych. Przed podniesieniem poszczególnych szczątków statku powietrznego z dna należy udokumentować stan poszczególnych szczątków statku powietrznego, ich połączenie przewodami elektrycznymi albo rurowymi, przecięcie tych połączeń do operacji wydobywania itp. Zazwyczaj nurkowie nie mają doświadczenia w badaniu wypadków lotniczych i dlatego niezbędne będą szczegółowe odprawy.

7.4.4 Konserwacja szczątków statku powietrznego

7.4.4.1 Szybkość, z jaką różne metale reagują ze słoną wodą, jest bardzo różna. Części magnezowe reagują całkiem gwałtownie i, o ile nie zostaną wydobyte w ciągu pierwszych kilku dni, mogą ulec całkowitemu rozpuszczeniu. Aluminium i większość innych metali jest mniej wrażliwych na zanurzenie w słonej wodzie. Jednak korozja błyskawicznie przyspiesza po wyjęciu elementu z wody, o ile nie podejmie się kroków by temu zapobiec.

7.4.4.2 Po wydobywaniu szczątków statku powietrznego, części należy dokładnie wypłukać w słodkiej wodzie. Może być wygodne opłukanie szczątków statku powietrznego za pomocą węża gumowego przy wydobywaniu z morza, przed opuszczeniem na statek ratowniczy. Płukanie w słodkiej wodzie nie zatrzymuje całkowicie reakcji korozyjnych. Kiedy chodzi o duże statki powietrzne, może nie być wykonalne podejmowanie dalszych działań antykorozyjnych wobec dużych elementów struktury. Jednak wszystkie części wymagające badań metalurgicznych będą wymagać dalszej konserwacji. Zastosowanie płynów wypierających wodę powinno zapewnić dodatkową ochronę przed korozją; powierzchnie przelomów powinny zostać następnie pokryte powłoką substancji zapobiegających korozji, takich jak olej lub lanolina.

7.4.4.3 Kiedy analizy wymagają osady organiczne, takie jak osady sadzy lub plamy, nie należy używać organicznych substancji ochronnych. Należy zastosować płukanie słodką wodą a następnie suszenie powietrzem. Kiedy część jest całkowicie sucha, powinna zostać szczelnie zamknięta w torbie z tworzywa sztucznego z obojętnym osuszaczem, takim jak żel krzemionkowy.

7.4.4.4 Rejestratorów parametrów lotu nie należy suszyć, ale powinny być zanurzone w słodkiej wodzie dopóki wyznaczony specjalista od rejestratorów parametrów lotu nie przejmie za nie odpowiedzialności. Dla zapobieżenia uszkodzeniu nośników informacji, [Organ Badania] nigdy nie powinien dopuścić do wysuszenia rejestratorów parametrów lotu, które uległy zanurzeniu w wodzie, zanim nie dotrą do laboratorium rejestratorów.

Chapter 8

ORGANIZATION AND MANAGEMENT OF THE INVESTIGATION

8.1 GENERAL

8.1.1 To achieve its purpose, an investigation must be properly planned and managed. The main parts of an investigation must be planned so that the members of an investigation team are aware of their various tasks and have the appropriate qualifications to perform them. The plan must also recognize that these tasks should be coordinated by the IIC, who is the leader of the team.

8.1.2 When a large aircraft is involved, a sizeable team of investigators, set up in specialized groups, is necessary to properly cover all aspects of the investigation. In some investigations, the areas on which the investigation should focus will become evident at an early stage, and the main investigation effort can then be effectively channeled into these relatively specialized areas. Nevertheless, it is still essential that investigators progress systematically through all aspects of the accident. Whether or not the causes of an accident are apparent, the investigation will determine any underlying systemic factors that may have contributed to the accident or its aftermath as well as any non-causal deficiencies that could contribute to future accidents or their aftermath.

8.1.3 In the case of accidents involving small aircraft, the investigation effort is proportionately smaller. The functions are still the same, but the work is undertaken by one or two investigators or, alternatively, by an investigator and a specialist qualified in a particular aspect that requires expert examination. Again, it is stressed that even when small aircraft are involved, pre-investigation planning and use of investigation checklists are essential.

8.2 THE INVESTIGATION MANAGEMENT SYSTEM

8.2.1 An accident investigation involving a large or complex aircraft should require a large team of investigators in order to conduct the investigation in the most effective and expeditious way. The effective utilization of the available investigators in a major investigation can be achieved by using an "investigation management system" (reference to ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part II, Chapter 5). The investigation management system divides the investigation activities into functional areas, each of which can be assigned to a group within the investigation team. Each investigation group should have as many members as are necessary to examine the particular circumstances of the accident.

8.2.2 After the initial visit and walk-through of the accident site, the first management action to be taken by the IIC is to convene an "organizational meeting". At the organizational meeting, the IIC should identify all participants who should be assigned to the team and he/she should excuse others, such as news media, lawyers, insurers, who should not be permitted to be part of the team.

8.2.3 The primary purpose of the organizational meeting is to describe the rules, policies and procedures of the investigation and to organize the team into the specific groups responsible for various aspects of the investigation.

Rozdział 8

ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE BADANIAM I

8.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

8.1.1 Aby osiągnąć swój cel, badanie musi być prawidłowo zaplanowane i zarządzane. Główne części badania muszą być zaplanowane w taki sposób, żeby członkowie zespołu badawczego byli świadomi swoich różnych zadań i mieli odpowiednie kwalifikacje do ich wykonania. Plan musi też uwzględniać fakt, że te zadania muszą być koordynowane przez IIC, który kieruje zespołem.

8.1.2 Kiedy chodzi o duży statek powietrzny, do prawidłowego zajęcia się wszystkimi aspektami badania niezbędny jest znaczny zespół badaczy, zorganizowanych w grupy specjalistyczne. W niektórych badaniach już na wczesnym etapie oczywiste staną się obszary, na których badanie powinno się skupić, a wtedy można skutecznie skierować główny wysiłek badania w te stosunkowo specjalistyczne obszary. Tym niemniej, niezbędne jest, by badacze systematycznie posuwali się przez wszystkie aspekty wypadku. Bez względu na to, czy przyczyny wypadku są oczywiste czy nie, badanie ustali ukryte czynniki systemowe, które mogły się przyczynić do wypadku lub jego następstw jak również wszelkie niedociągnięcia nieprzyczynowe, które w przyszłości mogłyby się przyczynić do wypadków lub ich następstw.

8.1.3 Przy wypadkach dotyczących małych statków powietrznych, wysiłek badawczy jest proporcjonalnie mniejszy. Funkcje pozostają te same, ale pracę podejmuje jeden lub dwóch badaczy, albo - alternatywnie - jeden badacz i jeden specjalista wykwalifikowany w konkretnym aspekcie wymagającym fachowego zbadania. Jeszcze raz trzeba podkreślić, że nawet w przypadku małych statków powietrznych, niezbędne jest planowanie przed badaniem i korzystanie z list kontrolnych.

8.2 SYSTEM ZARZĄDZANIA BADANIAM I

8.2.1 Badanie wypadku dotyczącego dużego lub złożonego statku powietrznego wymaga dużego zespołu badaczy, aby można było prowadzić to badanie w sposób najskuteczniejszy i najsprawniejszy. Skuteczne wykorzystanie dostępnych badaczy w toku dużego badania można osiągnąć stosując „system zarządzania badaniami” (patrz *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część II, Rozdział 5). System zarządzania badaniami dzieli czynności badania na obszary funkcjonalne, z których każdy może być przydzielony pewnej grupie w obrębie zespołu badawczego. Każda grupa badawcza powinna liczyć tyle osób, ile jest niezbędne do zbadania tych konkretnych okoliczności wypadku.

8.2.2 Po pierwszej wizycie i obchodzie miejsca wypadku, pierwszą czynnością IIC powinno być zwołanie „spotkania organizacyjnego”. Podczas spotkania organizacyjnego, IIC powinien wymienić z nazwiska wszystkich uczestników, którzy powinni wejść w skład zespołu i wyprosić innych, takich jak przedstawiciele mediów, prawnicy, ubezpieczyciele, którzy nie powinni uzyskać zgody na wejście w skład zespołu.

8.2.3 Podstawowym celem spotkania organizacyjnego jest opisanie reguł, zasad i procedur badania oraz zorganizowanie zespołu w konkretne grupy, odpowiedzialne za różne aspekty badania.

Note 1.— Attention must be paid to the need to facilitate entry of accredited representatives and advisers from other States involved in the investigation. To this end, the State of Occurrence of the accident must not require any other travel document than a passport of qualified personnel designated or appointed by other States to participate in the investigation. In this connection, reference is to be made to ICAO Annex 9 —Facilitation, Chapter 8, Section B.

Note 2.— Organizational meetings should be convened by the [Investigation Authority] IIC for both large and small investigations as part of the investigation management system.

Note 3.— If properly planned and organized, the organizational meeting should take less than one hour so that the investigation groups can then begin their important work.

8.2.4 At the organizational meeting, the IIC should discuss the rights, obligations, and responsibilities of the investigators. The IIC should also discuss the policies and procedures contained in this manual and should make available a copy of this manual for review by all participants to ensure they understand their roles, tasks and duties. Then the IIC should organize the investigators into groups led by senior investigators.

8.2.5 An attendance roster should be circulated for all participants to sign. Signing the attendance roster confirms that the person signing has read, understood, and will comply with the [Investigation Authority] legislation, regulations, policies and procedures during the course of the investigation. Administrative personnel should be assigned to ensure all participants sign the attendance roster for each team meeting.

Note.— Use of interpreters is important during team meetings, even though all participants appear to fully understand the language being used (most often English) during the meetings. Those persons, for whom English is not their first language, may have difficulty with complex issues.

8.2.6 Depending on the magnitude and circumstances of the accident, several groups may be formed for various technical investigation areas (see Figures 8-1, 8-2 and 8-3).

8.2.7 The investigation group chairpersons are senior investigators, each responsible for a specific group. The members of the investigation groups should include specialists from the [Investigation Authority], the airline, the [CAA], the aircraft and engine manufacturers, the airport, and employee unions, as appropriate. The groups also may include advisers assigned by the accredited representatives from other States. All members of the group should normally have access to all information uncovered in the course of the investigation and are required to participate in the investigation until the group report is completed.

8.2.8 The investigation groups that might be formed during a major investigation might include: Witnesses, Meteorology/Weather, Air Traffic Services, Aircraft Structures, Aircraft Systems, Powerplants, Maintenance Records, Survival Factors, Human Performance, Aircraft Performance, and Flight Recorders. Other special groups may be formed as the need arises, such as Fire and Explosion, Underwater Recovery, Mock-up, etc. The circumstances and complexity of the accident should determine the number and types of groups required (see Figure 8-3).

Note 1.— The ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part II, Chapter 3 — Investigation Responsibilities, provides an overview of the typical responsibilities of investigation team members of a major investigation. In addition, Chapter 4 — Major Accident Investigations, includes information on the Major Accident Investigation Guide (MAIG), which provides the IIC, group chairpersons and other investigation team members with basic major investigation guidelines.

Note 2.— The ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part III, contains detailed guidance on how to conduct specific areas of investigation.

Note 3.— Each of the [Investigation Authority] group chairpersons should provide a copy of the relevant guidance materials to his/her group members to review before beginning the investigation.

Uwaga 1.— Trzeba zwrócić uwagę na konieczność ułatwienia przyjazdu pełnomocnych przedstawicieli i doradców z innych Państw uczestniczących w badaniu. W tym celu Państwo Miejsca Zdarzenia wypadku nie może żądać od wykwalifikowanego personelu wyznaczonego lub mianowanego przez inne Państwo do udziału w badaniu jakichkolwiek innych dokumentów podróży niż paszport. W tym kontekście należy zapoznać się z Załącznikiem 9 ICAO — Ułatwienia, Rozdział 8, Sekcja B.

Uwaga 2.— Spotkania organizacyjne powinny być zwoływane przez IIC [Organu Badania] zarówno dla dużych, jak i małych badań, jako część systemu zarządzania badaniami.

Uwaga 3.— Prawidłowo zaplanowane i zorganizowane spotkanie organizacyjne powinno zająć mniej niż godzinę, tak aby grupy badawcze mogły przystąpić do swojej ważnej pracy.

8.2.4 Podczas spotkania organizacyjnego, IIC powinien omówić prawa, obowiązki i zakres odpowiedzialności badaczy. IIC powinien także omówić zasady i procedury zawarte w niniejszym podręczniku i powinien udostępnić egzemplarz niniejszego podręcznika do wglądu wszystkim uczestnikom, aby zapewnić, że rozumieją swoje role, zadania i obowiązki. Następnie IIC powinien zorganizować badaczy w grupy pod kierunkiem starszych badaczy.

8.2.5 Należy puścić w obieg listę obecności, do podpisania przez wszystkich uczestników. Podpisanie listy obecności potwierdza, że osoba podpisująca przeczytała, zrozumiała i akceptuje ustawodawstwo, przepisy, zasady i procedury [Organu Badania] podczas badania. Należy wyznaczyć personel administracyjny dla zapewnienia, że wszyscy uczestnicy podpiszą listę obecności na każdym spotkaniu zespołu.

Uwaga.— Ważne jest skorzystanie z tłumaczy podczas spotkań zespołu, nawet jeśli wydaje się, że wszyscy uczestnicy w pełni rozumieją język używany podczas spotkań (najczęściej angielski). Te osoby, dla których angielski nie jest ich pierwszym językiem, mogą mieć trudności ze skomplikowanymi kwestiami.

8.2.6 Zależnie od wielkości i okoliczności wypadku, można utworzyć kilka grup do różnych obszarów badań technicznych (patrz Ilustracje 8-1, 8-2 i 8-3).

8.2.7 Przewodniczącymi grup badawczych są starsi badacze, każdy odpowiedzialny za konkretną grupę. W skład grup badawczych powinni wchodzić specjaliści ze strony [Organu Badania], linii lotniczej, [Organu Lotnictwa Cywilnego], producentów statku powietrznego i silnika, portu lotniczego i związków pracowniczych, stosownie do okoliczności. W skład grup mogą także wchodzić doradcy wyznaczeni przez pełnomocnych przedstawicieli z innych Państw. Wszyscy członkowie grupy powinni normalnie mieć dostęp do wszystkich informacji odkrytych w toku badania i wymaga się ich udziału w badaniu aż do ukończenia raportu grupy.

8.2.8 Podczas dużego badania można utworzyć np. grupy: Świadców, Meteorologii/Pogody, Służb ruchu lotniczego, Struktur statków powietrznych, Systemów statków powietrznych, Zespołów napędowych, Dokumentacji obsługi, Czynników przeżycia, Zachowania ludzi, Osiągów statków powietrznych i Rejestratorów parametrów lotu. W razie potrzeby można utworzyć inne grupy specjalne, takie jak Pożarów i eksplozji, Podwodnych operacji wydobywania, Makiet itp. Okoliczności i złożoność wypadku powinny określić liczbę i typy potrzebnych grup (patrz Ilustracja 8-3).

Uwaga 1.— Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część II, Rozdział 3 — Zakres odpowiedzialności badań, zawiera przegląd typowych zakresów odpowiedzialności członków zespołu badawczego podczas dużego badania. Ponadto, Rozdział 4 — Badania dużych wypadków, zawiera informacje na temat Podręcznika badania dużych wypadków (MAIG), który stanowi dla IIC, przewodniczących grup i innych członków zespołów badawczych podstawowe wskazówki dotyczące dużych badań.

Uwaga 2.— Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część III, zawiera szczegółowe wskazówki prowadzenia badań w konkretnych obszarach.

Uwaga 3.— Każdy przewodniczący grupy [Organu Badania] powinien dostarczyć egzemplarz jednostronnych wskazówek do wglądu członkom swojej grupy przed rozpoczęciem badania.

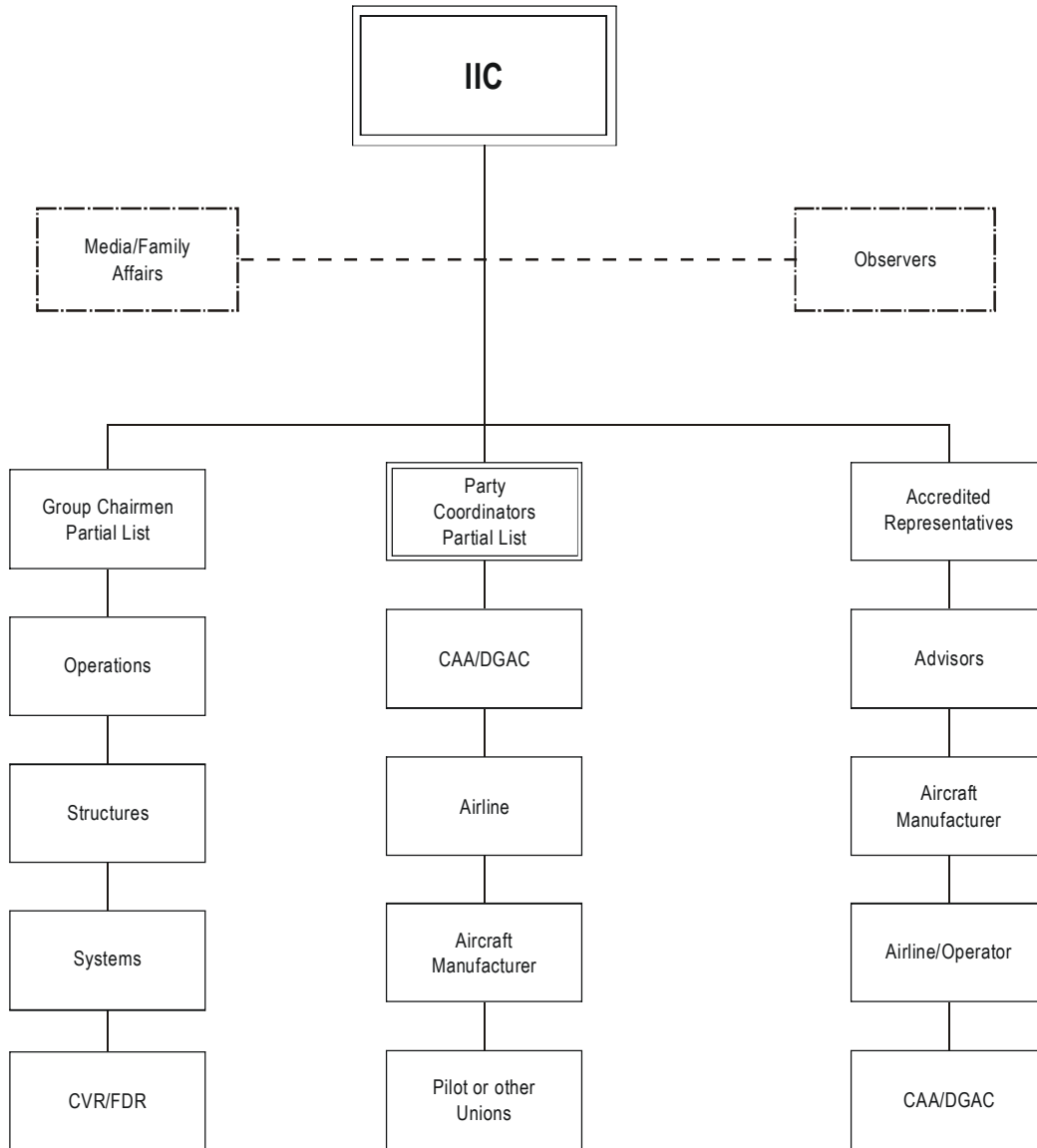
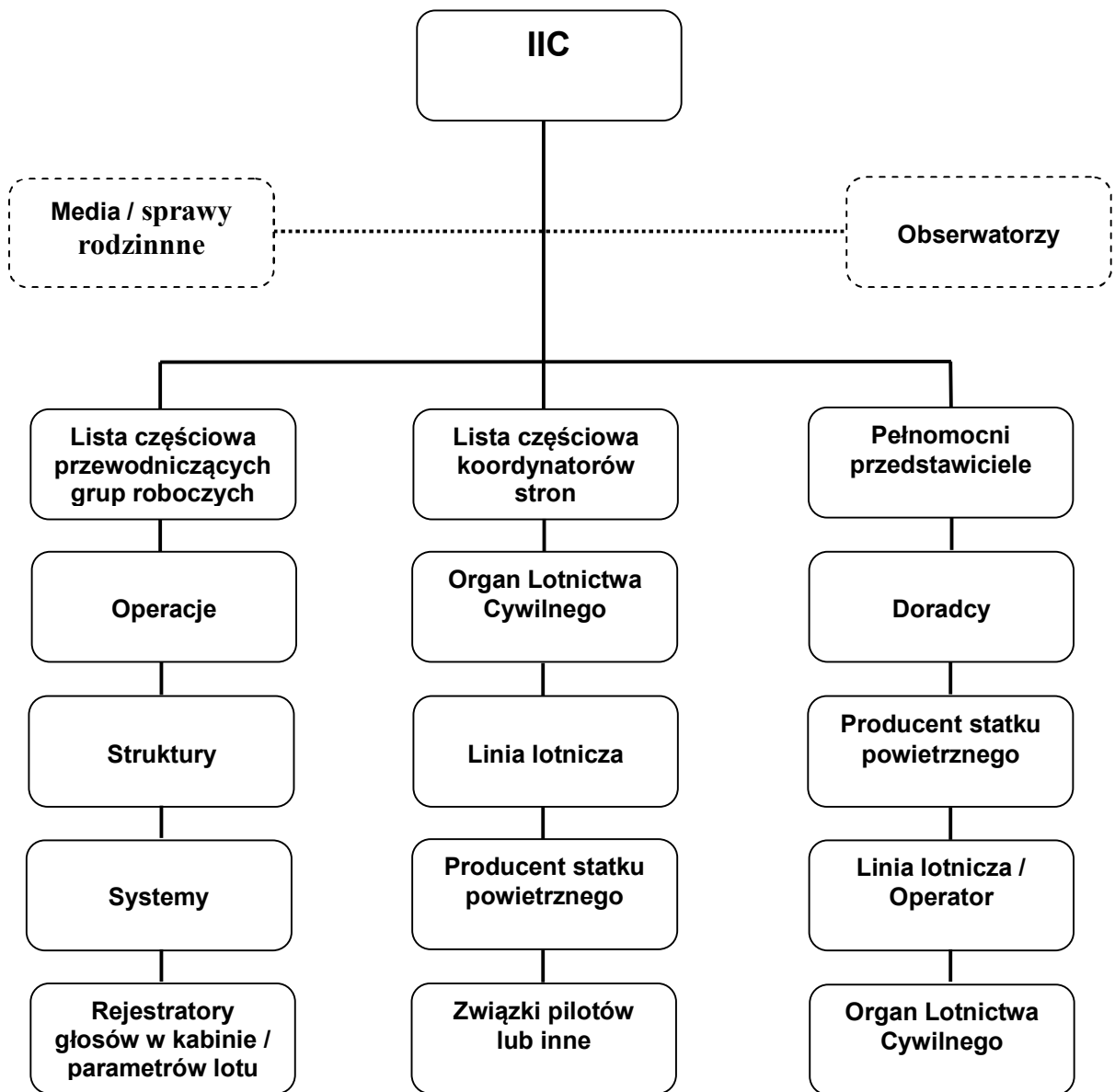


Figure 8-1. Example of how the investigation team may be organized, depending on the nature of the investigation



Ilustracja 8-1. Przykład organizacji zespołu badawczego, zależnie od rodzaju badania

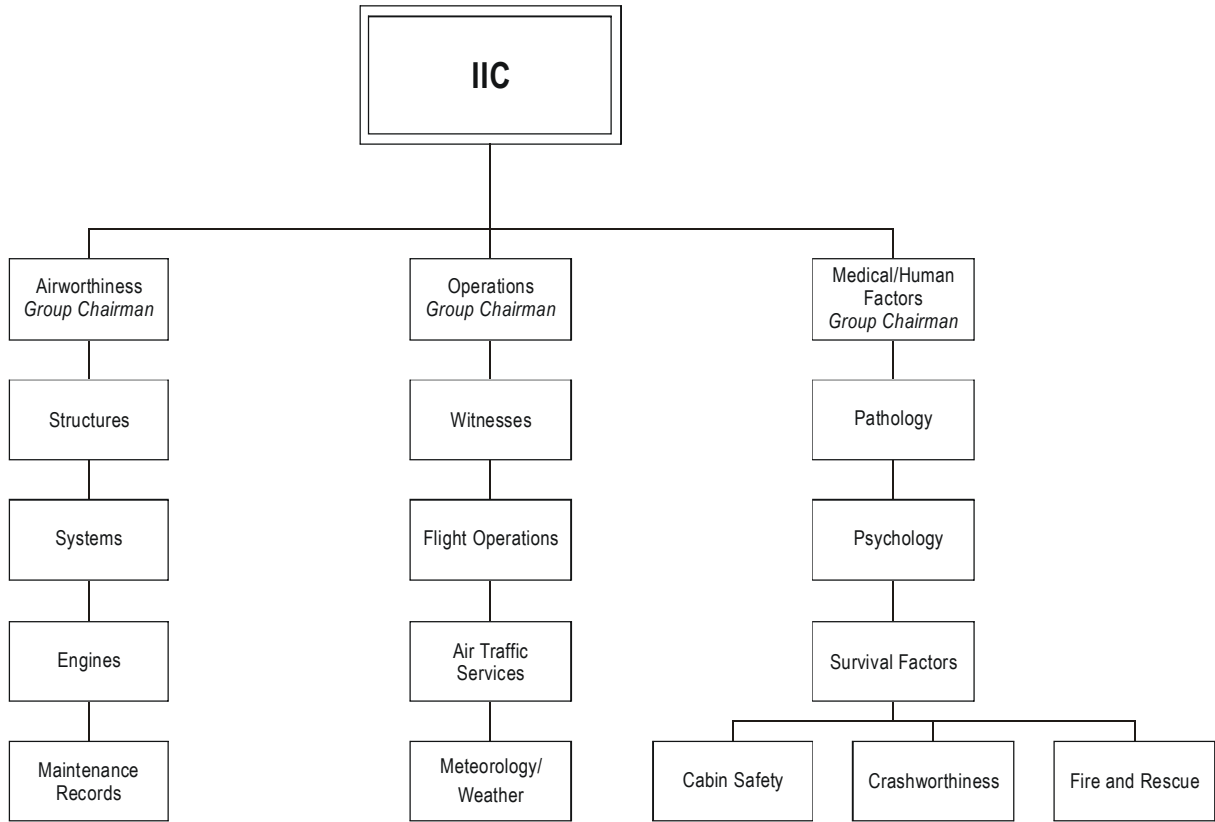
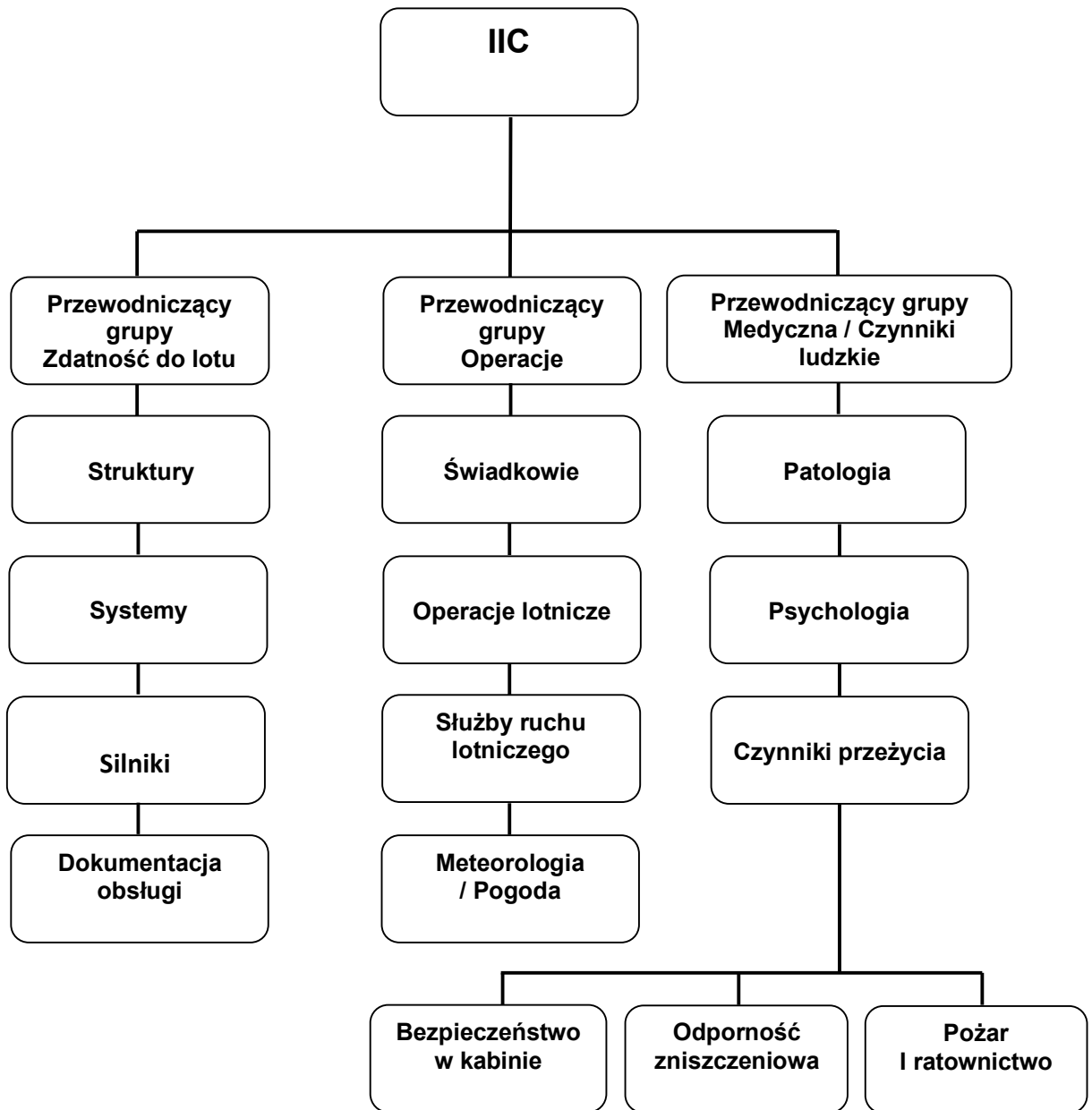


Figure 8-2. Investigation team — Example A



Ilustracja 8-2. Zespół badawczy — Przykład A

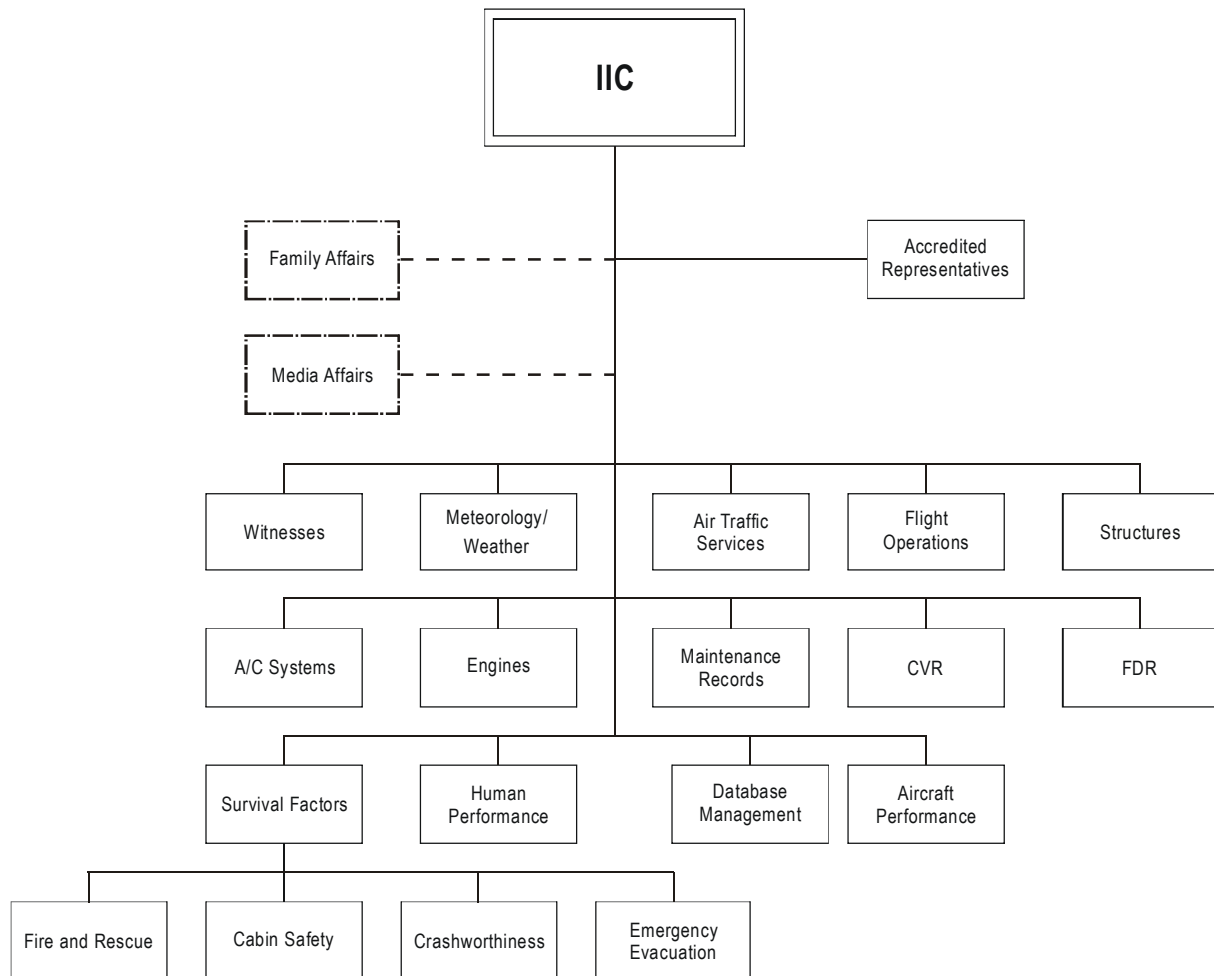
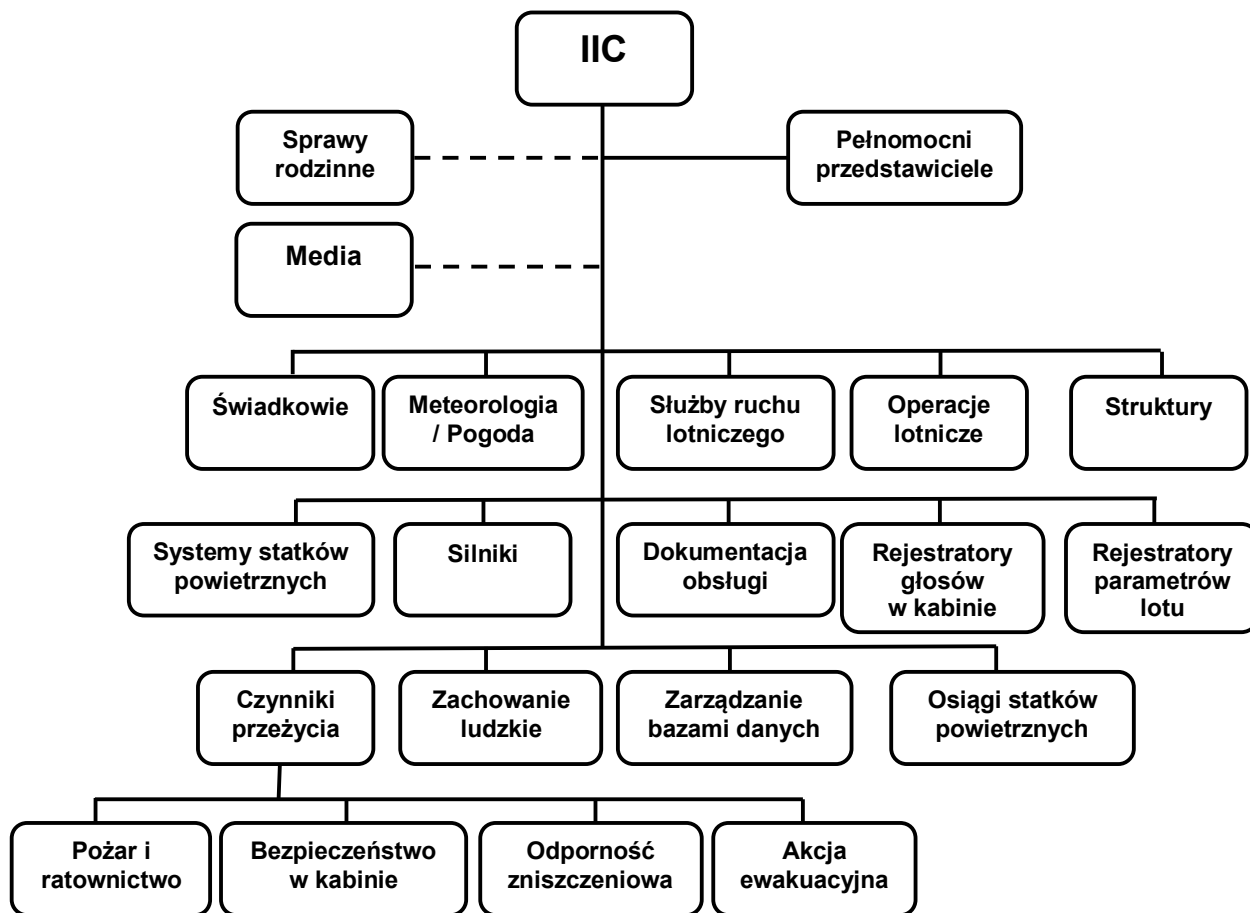


Figure 8-3. Investigation team — Example B

8.2.9 In all investigations, a coordinator (spokesperson/team leader) from each of the organizations involved (airline, regulator, manufacturer, etc.) is appointed for liaison duties with the IIC, and to oversee the work of the specialists from their organization. The IIC is the person responsible for communications with the accredited representatives (and their advisors) from other States participating in the investigation in accordance with ICAO Annex 13.

8.2.10 Accident investigation management can be greatly facilitated if the IIC uses a flow chart with a number of events. Each event has a corresponding descriptive phrase. The flow chart allows the investigators to ensure that the essential sequence of events is followed. The ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), *Part II*, contains an “Event Checklist” specifically intended to aid accident investigation management by documenting the various stages of the investigation. This checklist should be used as a tool to manage the various investigation steps to be taken to complete the investigation. It is a tool only and must be supplemented by other materials.



Ilustracja 8-3. Zespół badawczy — Przykład B

8.2.9 We wszystkich badaniach wyznaczony jest koordynator (rzecznik/kierownik zespołu) z każdej zaangażowanej organizacji (linia lotnicza, nadzór, producent itp.) do kontaktu z IIC i do nadzoru nad pracą specjalistów z tej organizacji. IIC jest osobą odpowiedzialną za kontakty z pełnomocnymi przedstawicielami (i ich doradcami) z innych Państw uczestniczących w badaniu zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO.

8.2.10 Zarządzanie badaniami wypadków można ogromnie ułatwić jeśli IIC stosuje schemat blokowy z szeregiem zdarzeń. Każde zdarzenie ma odpowiedni opis. Schemat blokowy pozwala badaczom zapewnić przestrzeganie niezbędnej kolejności zdarzeń. *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część II, zawiera „Listę kontrolną zdarzeń”, której konkretnym celem jest pomoc w zarządzaniu badaniami wypadków przez dokumentowanie różnych etapów badania. Ta lista kontrolna powinna być wykorzystywana jako narzędzie do zarządzania różnymi etapami badania, które trzeba przejść, aby zakończyć badanie. Jest to tylko narzędzie i musi być wsparta innymi materiałami.

8.2.11 Each event checklist should be used in conjunction with the Major Accident Investigation Guide contained in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part II; and the specific investigation task materials (checklists) contained in Doc 9756, Part III, and tailored to the particular accident circumstances. Since the investigation tasks may differ due to the circumstances of the accident, the checklists should be reviewed to ensure that the tasks are appropriate to the organization and conduct of the accident investigation. Arranging the activities and tasks into checklists allows the IIC to clearly indicate what has been accomplished and what is to be accomplished by the investigators and the various groups during the investigation. It also makes it easier for the IIC to provide direction and guidance to those persons who are participating in an investigation for the first time and who may require specific advice. The checklists, aside from being part of the investigation management system, establish some order in what is often a confusing situation.

8.2.12 The group chairpersons are responsible for completing the investigation tasks using their relevant checklists in order to fulfil their various tasks. Therefore, the group chairpersons must be knowledgeable about the investigation management system and the tasks their groups are required to carry out. They should be well aware that the outlined tasks are not necessarily exhaustive and that particular circumstances may warrant revision of tasks. When using the checklists, it is desirable that the investigators take note of the completion date of each task, any further action required or anything of significance associated with a particular task. Regardless of how much planning goes into the preparation of the checklists, there will inevitably be cases in which the outlined tasks will have to be adapted to the particular circumstances of the investigation.

8.2.13 The checklists help the group chairpersons organize the work of their groups, and provide the IIC with a tool to monitor progress. At the daily progress meetings, the investigators should report which tasks on their checklists have been completed since their last report, and the IIC should record that progress on the flow chart. The advantage of this system is the ease with which the progress of the investigation can be reported to headquarters from the accident site and the fact that the flow chart at headquarters can be updated to reflect the current status of the investigation.

8.2.14 The investigation management system is one of the fundamental tools to be used in a major investigation, and an investigator who is likely to be appointed IIC or group chairperson of a major investigation should be familiar with this system prior to attempting to use it in the field. The effectiveness of the system is directly related to how well each investigator adheres to the flow chart and the checklists.

8.2.15 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to use the investigation management system during the conduct of its investigations.

8.3 PROGRESS MEETINGS

8.3.1 The investigation management system incorporates the use of a daily progress meeting of the investigation team. The primary purpose of progress meetings is for all team members to participate in the daily reports of the various groups and for all team members to be aware of findings of other groups and to plan future activities. It also builds the "team concept", which is essential for a major accident investigation to be successful. Further, the progress meetings provide the IIC the opportunity to oversee the progress and findings of the investigation and to provide leadership and guidance as necessary.

Note.— Progress meetings should be held whether the number of investigation team members is small (3 to 5 persons) and may be held in an informal setting, such as in a vehicle at the accident site, or similar location. Large progress meetings (10 to 100 persons) should be held in a more formal setting, such as a large room at a hotel or similar location. Holding such meetings is part of the investigation management system.

8.2.11 Każdej Listy kontrolnej zdarzeń należy używać w połączeniu z Podręcznikiem badania dużych wypadków zawartym w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO* (Doc 9756), Część II; oraz z konkretnymi materiałami (listami kontrolnymi) zadań badawczych zawartymi w Doc 9756, Część III, i dopasowanymi do okoliczności konkretnego wypadku. Ponieważ zadania badawcze mogą się różnić ze względu na okoliczności wypadku, listy kontrolne należy zredagować, aby zapewnić, że zadania są odpowiednie do organizacji i prowadzenia danego badania wypadku. Ułożenie działań i zadań w listy kontrolne pozwala IIC wyraźnie wskazać, co zostało zrobione, a co jest do zrobienia przez badaczy i poszczególne grupy podczas badania. Ułatwia też IIC kierowanie i dostarczanie wskazówek tym osobom, które uczestniczą w badaniu po raz pierwszy i które mogą potrzebować konkretnych rad. Listy kontrolne, oprócz tego, że są częścią systemu zarządzania badaniami, wprowadzają pewien porządek w sytuacji, która często jest zagniatwana.

8.2.12 Przewodniczący grup są odpowiedzialni za wykonanie zadań badawczych z wykorzystaniem swoich list kontrolnych w celu spełnienia różnych zadań. Dlatego, przewodniczący grup muszą znać system zarządzania badaniami i zadania jakie ich grupy mają do wykonania. Powinni być w pełni świadomi, że wyznaczone zadania niekoniecznie są wyczerpujące i że szczególne okoliczności mogą uzasadnić zmianę zadań. Przy korzystaniu z list kontrolnych pożądane jest, żeby badacze zwracali uwagę na datę zakończenia każdego zadania, wszelkie dalsze potrzebne działania oraz wszelkie istotne sprawy związane z konkretnym zadaniem. Niezależnie od ilości planowania włożonego w przygotowanie list kontrolnych, nieuchronnie zdarzą się przypadki, kiedy nakreślone zadania trzeba będzie zaadaptować do konkretnych okoliczności badania.

8.2.13 Listy kontrolne pomagają przewodniczącym grup w organizacji pracy ich grup i dają IIC narzędzie monitorowania postępów. Podczas codziennych spotkań na temat postępów, badacze powinni zgłaszać, które zadania z ich list kontrolnych zostały ukończone od poprzedniego raportu, a IIC powinien odnotowywać te postępy na schemacie blokowym. Zaletą tego systemu jest łatwość zgłaszania postępów badania do centrali z miejsca wypadku i to, że schemat blokowy w centrali można aktualizować tak, aby odzwierciedlał bieżący stan badania.

8.2.14 System zarządzania badaniami jest jednym z fundamentalnych narzędzi do wykorzystania w dużym badaniu i badacz, który jest przewidywany do wyznaczenia na IIC lub przewodniczącego grupy w dużym badaniu powinien być zaznajomiony z tym systemem nim spróbuje go stosować w praktyce. Skuteczność tego systemu wiąże się bezpośrednio z tym, na ile każdy badacz przestrzega schematów blokowych i list kontrolnych.

8.2.15 Zasadą [*Organu Badania*] jest stosowanie systemu zarządzania badaniami podczas prowadzenia badań.

8.3 SPOTKANIA NA TEMAT POSTĘPÓW

8.3.1 System zarządzania badaniami obejmuje wykorzystanie codziennych spotkań na temat postępów zespołu badawczego. Podstawowym celem spotkań na temat postępów jest udział wszystkich członków zespołu w codziennych raportach poszczególnych grup i znajomość przez wszystkich członków zespołu ustaleń innych grup oraz planowanie działań na przyszłość. Ponadto, budują one „wspólnotę zespołu”, która jest niezbędna dla pomyślnego badania dużych wypadków. Ponadto, spotkania na temat postępów dają IIC okazję do przeglądu postępów i ustaleń badania oraz w miarę potrzeb do kierowania i dawania wskazówek.

Uwaga.— Spotkania na temat postępów powinny się odbywać bez względu na to, czy liczba członków zespołów badawczych jest mała (3 do 5 osób) i mogą się odbywać w warunkach nieoficjalnych, np. w samochodzie na miejscu wypadku lub w podobnym miejscu. Duże spotkania na temat postępów (10 do 100 osób) powinny się odbywać w miejscach bardziej oficjalnych, np. w dużym pomieszczeniu w hotelu lub podobnym miejscu. Odbywanie takich spotkań stanowi część systemu zarządzania badaniami.

8.3.2 The typical format for a progress meeting would be for the IIC to make a general opening statement and to bring the team up to date on developments outside of the team, such as review of maintenance records, reports from flight recorder read-outs, and other investigation activities being conducted away from the accident site. If new investigators join the team, they will be given the rules, policies, and procedures and assigned to the appropriate group.

8.3.3 Then the IIC should request that each group chairperson give a brief report. The format of group chairperson reports should be:

- What we did today.
- What we found today.
- What we plan to do tomorrow.
- Any questions, comments, or suggestions.

8.3.4 Group reports should be short and concise. Relevant documents, such as weather reports or similar data, should be distributed to other participants and do not have to be read at the progress meeting. Reports and questions should be restricted to factual information. This is not the place to begin to speculate or analyse the causes of the accident. If the progress meeting is organized and managed properly, it should not take more than one hour.

Note.— When participants have different first languages, the use of interpreters is essential for all persons to gain the full benefit of the progress meeting reports, so they can understand the information to pass on to their superiors and to develop accident prevention measures. In some cases, it would be appropriate for the group chairpersons to provide advance hard copies of their briefing notes for participants to follow during those oral briefings.

8.3.5 Following the progress meeting, the IIC should report findings and progress to his/her superiors and should prepare for possible media and family briefings.

8.4 COOPERATION WITH THE MEDIA

8.4.1 All major aircraft accidents and most small accidents generate a high degree of interest from the public and the media. A good rapport with the media is usually an asset to the investigation. It may be necessary to enlist the cooperation of the local media to withhold precise details of the location of an aircraft accident until adequate crowd-control measures can be implemented. It may also be necessary to enlist the aid of the media in obtaining further information about the local area, the names of possible witnesses or when seeking the public's assistance in recovering missing pieces of the aircraft wreckage.

8.4.2 To promote dissemination of factual information and to minimize speculation and rumours about the accident, the *[Investigation Authority]* should provide the media, on a regular basis, with details of the progress of the investigation and facts that can be released without prejudice to the investigation. For this reason, the IIC and the *[Investigation Authority]* should establish a single point of contact for media inquiries. This contact is usually the IIC or a person designated by the *[Investigation Authority]* *[Head/Chief]* or the IIC. The IIC, in consultation with the accredited representatives, should provide non-prejudicial facts and circumstances to the media. Nevertheless, it is necessary to ensure that the needs of the media do not interfere with the proper conduct of the investigation. The media should be informed that a preliminary (factual) report will be released about 30 days after the accident.

8.4.3 Other agencies and organizations involved or affected by the accident (such as airlines, airport authorities, emergency services, and aircraft manufacturers) may also need to release information to the media about their involvement, and such efforts should be coordinated, to the extent possible, among the agencies and organizations involved. Nonetheless, the *[Investigation Authority]* is the primary point of contact and the only organization permitted to release information on the progress and findings of the investigation.

8.3.2 Typowy format spotkania na temat postępów zaczyna się od ogólnego zagajenia przez IIC i przedstawienia zespołowi aktualnych informacji o postępach poza zespołem, takich jak przegląd dokumentacji obsługi, raporty z odczytów rejestratorów parametrów lotu i inne działania badawcze prowadzone poza miejscem wypadku. Jeśli dołączają do zespołu nowi badacze, otrzymują reguły, zasady i procedury, i są przydzielani do odpowiedniej grupy.

8.3.3 Następnie IIC powinien poprosić wszystkich przewodniczących grup do złożenia krótkich raportów. Format raportu przewodniczącego grupy powinien być następujący:

- Co dziś robiliśmy.
- Co dziś stwierdziliśmy.
- Co planujemy robić jutro.
- Wszelkie pytania, komentarze lub sugestie.

8.3.4 Raporty grup powinny być krótkie i zwięzłe. Istotne dokumenty, takie jak raporty pogodowe lub podobne dane, należy rozdać innym uczestnikom i nie trzeba ich czytać podczas spotkania na temat postępów. Raporty i pytania należy ograniczyć do informacji faktograficznych. Nie jest to miejsce, żeby zaczynać spekulacje lub analizować przyczyny wypadku. Jeśli spotkanie na temat postępów jest prawidłowo zorganizowane i zarządzane, nie powinno trwać dłużej niż godzinę.

Uwaga.— Kiedy uczestnicy używają różnych języków ojczystych, niezbędne jest skorzystanie z tłumaczy, aby wszystkie osoby skorzystały w pełni z raportów na spotkaniu na temat postępów, aby mogły zrozumieć te informacje i przekazać je swoim przełożonym oraz opracować środki zapobiegania wypadkom. W niektórych przypadkach byłoby odpowiednie, aby przewodniczący grup dostarczyli zawnazu wydruki swoich uwag na briefing uczestnikom, aby mogli z nich korzystać podczas tych ustnych briefingów.

8.3.5 Po spotkaniu na temat postępów, IIC powinien złożyć raport na temat ustaleń i postępów swoim przełożonym i przygotować się do ewentualnych spotkań z mediami i rodzinami.

8.4 WSPÓŁPRACA Z MEDIAMI

8.4.1 Wszystkie duże wypadki lotnicze i większość małych wypadków wzbudza znaczne zainteresowanie opinii publicznej i mediów. Dobre stosunki z mediami stanowią zwykle korzyść dla badania. Może być niezbędne pozyskanie współpracy lokalnych mediów dla ukrycia dokładnej lokalizacji wypadku lotniczego do czasu wdrożenia odpowiednich środków panowania nad tłumem. Może też być niezbędne uzyskanie pomocy mediów dla zdobycia dalszych informacji o okolicy i nazwisk możliwych świadków lub kiedy potrzebna jest pomoc osób postronnych w odnalezieniu zaginionych szczątków statku powietrznego.

8.4.2 Dla promocji upowszechniania informacji faktograficznych i minimalizowania spekulacji i plotek o wypadku, [Organ Badania] powinien regularnie dostarczać mediom szczegółowych informacji o postępach badania i faktach, które można ujawniać bez strat dla badania. Z tego względu IIC i [Organ Badania] powinni wyznaczyć jeden punkt kontaktu dla zapytań medialnych. Ten kontakt to zwykle sam IIC lub osoba wyznaczona przez [Kierownika/szefa] [Organu Badania] albo IIC. IIC, w porozumieniu z pełnomocnymi przedstawicielami, powinien przedstawiać mediom nieszkodzące fakty i okoliczności. Tym niemniej, niezbędne jest zapewnienie, że potrzeby mediów nie przeszkadzają w prawidłowym prowadzeniu badania. Media należy poinformować, że wstępny (faktograficzny) raport zostanie wydany około 30 dni po wypadku.

8.4.3 Inne agencje i organizacje zaangażowane w wypadek lub dotknięte jego skutkami (takie jak linie lotnicze, władze portów lotniczych, służby ratunkowe i producenci statków powietrznych) mogą również potrzebować ujawnienia mediom informacji dotyczących ich udziału w tej sprawie i takie działania powinny być koordynowane, na ile to możliwe, pomiędzy zaangażowanymi agencjami i organizacjami. Tym niemniej, [Organ Badania] jest podstawowym punktem kontaktu i jedyną organizacją upoważnioną do ujawniania informacji o postępach i ustaleniach badania.

8.4.4 For accident investigations outside *[Name of State]* and conducted by other States, the *[Investigation Authority]*-appointed accredited representative and his/her advisers participating in the investigation shall not give the media or the public access to any information or documents obtained during the investigation without the express consent of the State conducting the investigation. The release of such information by the *[Investigation Authority]* or other *[Name of State]* officials, without the consent of the State conducting the investigation, would undermine the mutual confidence and cooperation among the States involved and must therefore be avoided.

8.5 DEALING WITH FAMILIES OF ACCIDENT VICTIMS

8.5.1 ICAO Circular 285 — *Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* contains internationally accepted guidance and practices for States to follow when dealing with aircraft accident victims and their families.

8.5.2 Victims and their families are not permitted to participate in the investigation; however, ICAO Annex 13, paragraph 5.27, "Participation of States having suffered fatalities or serious injuries to its citizens", provides certain rights and entitlements to States, which have a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens. Specifically, such States, upon making a request to do so, are permitted to appoint an "expert", who shall be entitled to:

- a) visit the scene of an accident;
- b) have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the State conducting the investigation, and information on the progress of the investigation; and
- c) receive a copy of the Final Report.

8.5.3 This should not preclude the State from also assisting in the identification of victims and in meeting with survivors from that State.

8.5.4 These provisions do not permit the appointed expert to actively participate in the investigation.

Note.— For accidents that occur outside [Name of State] that involve [Name of State] citizens, it may be necessary for [Name of State] to send experts to assist the other State with the identification of victims. This task is not directly related to accident investigation and does not fall under the mandate of the [Investigation Authority]. Although the [Investigation Authority] may not be required to provide an expert(s) for this task, the [Investigation Authority] should encourage the relevant [Name of State] foreign affairs authorities and personnel to provide such assistance, normally through the [Name of State] Embassy in the other State.

8.5.5 ICAO Annex 9 — *Facilitation*, Chapter 8, Section I — *Assistance to aircraft accident victims and their families*, contains SARPs related to States' obligations to facilitate entry into their territory, on a temporary basis, of family members of victims of aircraft accidents. *[Name of State]* should extend all necessary assistance, such as issuing emergency travel documents, arranging transport, and clearing customs for families of aircraft accident victims.

[[Note.— Some States have legislation specifically dealing with the handling of families and aircraft accident victims. This section of the manual should be tailored to be consistent with such requirements. If there are no formal requirements in the State, the manual should address, in general, how the families and victims should be dealt with, in order to comply with ICAO requirements in this regard. Suggested text is provided below.]]

8.4.4 W przypadku badania wypadków poza [Nazwa Państwa] i prowadzonego przez inne Państwo, pełnomocny przedstawiciel wyznaczony przez [Organ Badania] i jego doradcy uczestniczący w badaniu nie dadzą mediom ani opinii publicznej dostępu do jakichkolwiek informacji lub dokumentów otrzymanych podczas badania bez wyraźnej zgody Państwa prowadzącego badanie. Ujawnienie takich informacji przez [Organ Badania] lub innych urzędników [Nazwa Państwa] bez zgody Państwa prowadzącego badanie podważyłoby wzajemne zaufanie i współpracę wśród Zainteresowanych Państw i dlatego należy go unikać.

8.5 Zajmowanie się rodzinami ofiar wypadku

8.5.1 Okólnik ICAO 285 — *Wskazówki dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom* zawiera uznane międzynarodowo wskazówki i metody postępowania, których Państwa powinny przestrzegać przy zajmowaniu się ofiarami wypadku lotniczego i ich rodzinami.

8.5.2 Ofiary i ich rodziny nie są jednakże upoważnione do uczestnictwa w badaniu, natomiast Załącznik 13 ICAO, p. 5.27 „Uczestnictwo państw, których obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych urazów” określa pewne prawa i uprawnienia Państw specjalnie zainteresowanych wypadkiem z powodu śmierci lub poważnych obrażeń ich obywateli. W szczególności, takie Państwa, po zwróceniu się z takim życzeniem, mają prawo wyznaczyć „eksperta” uprawnionego do:

- a) udania się na miejsce wypadku;
- b) uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji faktograficznych, które Państwo prowadzące badanie zatwierdziło do podania do wiadomości publicznej, informacji o postępach badania; i
- c) otrzymania egzemplarza Raportu Końcowego.

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

8.5.4 Te postanowienia nie upoważniają wyznaczonego eksperta do aktywnego udziału w badaniu.

Uwaga.— W razie wypadków mających miejsce poza [Nazwa Państwa], w których uczestniczyli obywatele [Nazwa Państwa], może być niezbędne aby [Nazwa Państwa] wysłało ekspertów, w celu pomocy temu innemu Państwu w identyfikacji ofiar. To zadanie nie jest bezpośrednio związane z badaniem wypadków i nie jest objęte mandatem [Organu Badania]. Jakkolwiek [Organ Badania] może nie zostać poproszony o zapewnienie eksperta(ów) do tego zadania, [Organ Badania] powinien zachęcić odpowiednie organy i personel spraw zagranicznych [Nazwa Państwa] do zapewnienia takiej pomocy, normalnie poprzez ambasadę [Nazwa Państwa] w tym innym Państwie.

8.5.5 Załącznik 9 ICAO — *Ułatwienia*, Rozdział 8, Sekcja I — *Pomoc ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom*, zawiera SARP's odnoszące się do zobowiązania Państw do ułatwienia wjazdu na ich terytorium, na zasadzie tymczasowej, członkom rodzin ofiar wypadków lotniczych. [Nazwa Państwa] powinno zapewnić wszelką niezbędną pomoc, taką jak wydanie nadzwyczajnych dokument podróży, organizacja transportu i odprawy celnej dla rodzin ofiar wypadku lotniczego.

[[Uwaga.— Niektóre Państwa mają ustawodawstwo szczegółowo regulujące działania wobec rodzin i ofiar wypadków lotniczych. Tę część niniejszego podręcznika należy dopasować, tak by była spójna z takimi wymaganiami. Jeśli w Państwie nie ma formalnych wymagań, ten podręcznik powinien opisać, ogólnie, jak należy się zajmować rodzinami i ofiarami, w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami ICAO w tym względzie. Poniżej znajduje się zalecany tekst.]]

8.5.6 The general responsibilities for dealing with the families and aircraft accident victims lie with the airline, which should have in place a plan for dealing with families and victims of aircraft accidents. However, the State of Occurrence should provide oversight of such activities. Therefore, the *[Investigation Authority]* should establish liaison with relevant family members, or their representatives, to facilitate the provision of briefings on the investigation findings and the progress of the investigation, and to facilitate the necessary access for other States' experts, in accordance with the provisions of ICAO Annex 13, paragraph 5.27, and ICAO Circular 285.

8.6 SECURING THE RECORDS, SAMPLES AND RECORDINGS

The *[Investigation Authority]* procedures require that, in the event of an accident, all air traffic services communication recordings and documents deemed to be associated with the flight, and aviation meteorology data, be secured and placed in protective custody. The *[Investigation Authority]* has agreements (MoUs) with the relevant organizations to fulfil this requirement (see Appendix C). Further instructions are in place, which require that the aircraft operator's documentation associated with the aircraft, the flight crew and the flight operation is placed in safekeeping.

8.7 REMOVAL OF THE AIRCRAFT WRECKAGE

Detailed information concerning planning, equipment and procedures for the removal of disabled aircraft at airports is contained in the *Airport Services Manual* (Doc 9137), Part 5 — *Removal of Disabled Aircraft*.

8.8 RELEASE OF THE AIRCRAFT WRECKAGE

8.8.1 The aircraft wreckage should remain under the custody of the *[Investigation Authority]* until such time as it should be released back to the owner of the aircraft, or the owner's representative (insurance company). In many cases, the aircraft wreckage should be released in increments, depending on the needs of the investigators for testing of selected components.

8.8.2 For accidents in *[Name of State]* involving aircraft registered and operated by other States, the *[Investigation Authority]* should facilitate the release from custody of the aircraft, its contents, or parts thereof, as soon as they are not required for the investigation, to person(s) duly designated by the State of Registry or State of the Operator. This provision is particularly important when occurrences involve minimal damage to an aircraft that needs to be repaired and returned to service.

8.8.3 Portions of the aircraft wreckage may be released, or the entire aircraft wreckage may be released, using the aircraft wreckage and parts release form (see Appendix F) that includes the name and organizational information of the IIC and the owner of the aircraft or the owner's authorized representative. The release form should include the identifying information on the accident and the aircraft.

8.8.4 If the entire aircraft wreckage is to be released, the IIC should sign the aircraft wreckage and parts release form and he/she should obtain a signature from the owner of the aircraft, or owner's representative, who accepts the aircraft wreckage. If only portions of the aircraft wreckage are being released, the aircraft wreckage and parts release form should list the components being released and any components being retained for further examination, along with the appropriate signatures verifying the release and retention of parts. Each time a portion of the aircraft wreckage is released, an additional aircraft wreckage and parts release form should be completed to document the transfer.

8.5.6 Ogólna odpowiedzialność, jeśli chodzi o zajmowanie się rodzinami i ofiarami wypadku lotniczego, spoczywa na linii lotniczej, która powinna mieć gotowy plan zajmowania się rodzinami i ofiarami wypadków lotniczych. Jednakże, Państwo Miejsca Zdarzenia powinno zapewnić nadzór nad takimi działaniami. Dlatego *[Organ Badania]* powinien nawiązać kontakt z takimi członkami rodzin lub ich przedstawicielami dla ułatwienia organizacji spotkań informujących o ustaleniach i postępach badania oraz dla ułatwienia niezbędnego dostępu do ekspertów z innych Państw, zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, p. 5.27, i Okólnika ICAO 285.

8.6 ZABEZPIECZANIE DOKUMENTACJI, PRÓBEK I NAGRAŃ

Procedury *[Organu Badania]* wymagają, żeby w razie wypadku wszystkie nagrania korespondencji służb ruchu lotniczego i dokumenty uznawane za związane z tym lotem, oraz lotnicze dane meteorologiczne, zostały zabezpieczone i umieszczone pod nadzorem ochronnym. *[Organ Badania]* ma porozumienia (MoU) z odnośnymi organizacjami dotyczące realizacji tego wymagania (patrz Załącznik C). Gotowe są dalsze instrukcje, wymagające by dokumentacja operatora statków powietrznych związana ze statkiem powietrznym, załogą latającą i operacją lotniczą została zabezpieczona.

8.7 USUWANIE SZCZĄTKÓW STATKU POWIETRZNEGO

Szczegółowe informacje dotyczące planowania, wyposażenia i procedur usuwania niesprawnych statków powietrznych w portach lotniczych zawarte są w *Podręczniku służb portów lotniczych* (Doc 9137), część 5 — *Usuwanie niesprawnych statków powietrznych*.

8.8 ZWOLNIENIE SZCZĄTKÓW STATKU POWIETRZNEGO

8.8.1 Szczątki statku powietrznego powinny pozostać w pieczy *[Organu Badania]* do czasu, kiedy powinny zostać zwolnione i zwrócone właścicielowi statku powietrznego lub przedstawicielowi właściciela (firmie ubezpieczeniowej). W wielu przypadkach szczątki statku powietrznego należy zwalniać stopniowo, zależnie od potrzeb badaczy co do prób wybranych elementów.

8.8.2 W odniesieniu do wypadków w *[Nazwa Państwa]* dotyczących statków powietrznych zarejestrowanych i użytkowanych przez inne Państwo, *[Organ Badania]* powinien ułatwić zwolnienie statku powietrznego, jego zawartości lub ich części, kiedy tylko nie są już potrzebne do badania, na rzecz osoby(osób) wyznaczonych przez Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora. To postanowienie jest szczególnie ważne, kiedy zdarzenie wiąże się z minimalnym uszkodzeniem statku powietrznego, który należy naprawić i przywrócić do służby.

8.8.3 Fragmenty szczątków statku powietrznego można zwalniać, lub też całość szczątków statku powietrznego można zwalniać, korzystając z formularza zwolnienia szczątków i części statku powietrznego (patrz Załącznik F), który zawiera nazwisko i informacje organizacyjne IIC oraz właściciela statku powietrznego lub upoważnionego przedstawiciela właściciela. Formularz zwolnienia powinien zawierać informacje identyfikujące wypadek i statek powietrzny.

8.8.4 Jeśli ma zostać zwolniona całość szczątków statku powietrznego, IIC powinien podpisać formularz zwolnienia szczątków i części statku powietrznego i uzyskać podpis właściciela statku powietrznego, lub przedstawiciela właściciela, który przyjmuje szczątki statku powietrznego. Jeśli zwalniane są tylko fragmenty szczątków statku powietrznego, formularz zwolnienia szczątków i części statku powietrznego powinien zawierać wykaz części zwalnianych oraz wszelkich elementów zatrzymanych do dalszych badań, wraz z odpowiednimi podpisami potwierdzającymi zwolnienie i zatrzymanie części. Przy każdym zwolnieniu części szczątków statku powietrznego należy sporządzić dodatkowy formularz zwolnienia szczątków i części statku powietrznego w celu udokumentowania przekazania.

Note.— The [Investigation Authority] IIC should obtain full concurrence with all parties, including police involved in the investigation, about the decision to release aircraft wreckage before it is turned over to the owner of the aircraft or the owner's representative. The IIC should also coordinate his/her decision with the [Investigation Authority] management personnel.

Uwaga.— IIC [Organu Badania] powinien uzyskać pełną jednogomyślność wszystkich stron, włącznie z policją zaangażowaną w badanie, co do decyzji zwolnienia szczątków statku powietrznego zanim zostaną zwrócone właścicielowi statku powietrznego lub przedstawicielowi właściciela. IIC powinien także koordynować swoją decyzję z kierownictwem [Organu Badania].

Chapter 9

TESTS AND COMPONENT EXAMINATIONS

9.1 LABORATORY TESTING OF AIRCRAFT SYSTEMS AND COMPONENTS

9.1.1 In many cases, specialist examinations or testing of specific components will be required. The *[Investigation Authority]* should follow the same policies and procedures for tests and component examinations as used for the accident site phase of the investigation. The ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part I, paragraph 5.7, contains guidance on planning specialists' off-site examinations of components.

9.1.2 Specialist examinations may range from a scanning electron microscope (SEM) examination of a failed part to chemical analysis, and/or aircraft systems testing or flight testing. Laboratory examination and testing generally entail the use of specialized equipment not available at the accident site and are often beyond the capability of an aircraft maintenance facility. Consideration should be given to using the component manufacturer's facilities where specialized equipment and trained personnel are readily available. However, this should require close supervision by the *[Investigation Authority]* investigators, or by investigators designated by the *[Investigation Authority]* to ensure that there is no real or perceived conflict of interest. All activities, particularly disassembly and testing phases, should be documented and photographed for evidence purposes.

9.1.3 Specialist examinations may also be needed to conduct the read-out and decoding of information from other electronic devices, such as satellite navigation equipment (e.g. GPS, GLONASS, GPWS, TAWS, FMS).

9.1.4 Laboratory testing should not be limited to standard tests. In addition to testing for compliance with appropriate specifications, it may sometimes be necessary to determine the actual properties of the specimen (such as metal, material, fuel and oil). Occasionally, it is necessary to devise special tests that fully exploit the components capabilities. A wide range of specialized testing equipment permit simulation of a variety of malfunctions.

9.1.5 When investigators send failed parts or components for laboratory testing, they should provide as much information as possible relative to the circumstances contributing to the failure of such parts or components, including their own hypotheses/suspicions. The information provided by the investigator is intended only as a guideline to the specialist who should, nevertheless, explore all relevant aspects. It is not sufficient for an investigator to send parts for specialist examination with the innocuous instructions "for testing". The investigator should provide a detailed history of the part or component, covering such items as:

- the date it was installed on the aircraft;
- the total number of service hours;
- the total number of hours since the last overhaul or inspection;
- previous difficulties reported; and
- any other pertinent data that might shed light on how and why the part or component failed.

Note.— If not accompanied by a [Investigation Authority] investigator, arrangements should be made for supervision by an investigator from the State where the testing is to take place, or an investigator from another State, or properly designated independent person.

Rozdział 9 PRÓBY I BADANIE CZĘŚCI

9.1 PRÓBY LABORATORYJNE SYSTEMÓW I CZĘŚCI STATKÓW POWIETRZNYCH

9.1.1 W wielu przypadkach wymagane będą specjalistyczne badania lub próby pewnych części. [Organ Badania] powinien przestrzegać tych samych zasad i procedur w odniesieniu do prób i badań części, jak w odniesieniu do fazy badania na miejscu wypadku. *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część I, p. 5.7, zawiera wskazówki co do planowania specjalistycznych badań prowadzonych poza miejscem zdarzenia.

9.1.2 Specjalistyczne badania mogą być szerokie: od badań zniszczonej części za pomocą elektronowego mikroskopu skaningowego (SEM) do analizy chemicznej i/lub prób systemów statków powietrznych lub prób w locie. Badania i próby laboratoryjne generalnie pociągają za sobą wykorzystanie wyposażenia specjalistycznego, niedostępnego na miejscu wypadku i często przekraczają możliwości placówki obsługi statków powietrznych. Należy rozważyć użycie placówki producenta części, gdzie łatwo dostępne jest wyposażenie specjalistyczne i przeszkolony personel. Jednak wymaga to ścisłego nadzoru badacza [Organu Badania] lub badacza wyznaczonych przez [Organ Badania], aby zapewnić, że nie występuje rzeczywisty lub pozorny konflikt interesów. Wszystkie działania, szczególnie demontaż i faza prób, należy dokumentować i fotografować dla celów materiału dowodowego.

9.1.3 Specjalistyczne badania mogą też być potrzebne do przeprowadzenia odczytu i dekodowania informacji z innych urządzeń elektronicznych, takich jak urządzenia nawigacji satelitarnej (np. GPS, GLONASS, GPWS, TAWS, FMS).

9.1.4 Prób laboratoryjnych nie należy ograniczać do standardowych prób. Oprócz prób na zgodność z odpowiednią specyfikacją, może niekiedy być niezbędne ustalenie rzeczywistych własności próbki (takiej jak metal, tworzywo, paliwo, czy olej). Niekiedy niezbędne jest to opracowanie specjalnych prób, które w pełni wykorzystują właściwości części. Szeroka gama specjalistycznego wyposażenia do prób umożliwia symulację różnorodnych usterek.

9.1.5 Kiedy badacze wysyłają zniszczone części lub elementy do prób laboratoryjnych, powinni dostarczyć jak najwięcej informacji odnośnie okoliczności, w których doszło do zniszczenia takich części lub elementów, włącznie z ich własnymi hipotezami/podejrzaniem. Informacje dostarczone przez badacza są jedynie jako wskazówką dla specjalistów, którzy powinni, tym niemniej, zbadać wszystkie istotne aspekty. Nie wystarczy, żeby badacz wysłał części na badanie specjalistyczne z lakoniczną instrukcją „do prób”. Badacz powinien przedstawić szczegółową historię części lub elementu, opisując takie sprawy jak:

- data zainstalowania w statku powietrznym;
- całkowita liczba przepracowanych godzin;
- całkowita liczba godzin od ostatniego remontu lub przeglądu;
- poprzednio zgłaszane problemy; i
- dowolne inne odnośne dane, które mogłyby rzucić światło na to jak i dlaczego doszło do zniszczenia tej części lub elementu.

Uwaga.— Jeśli próbom nie towarzyszy badacz [Organu Badania], należy uzgodnić nadzór przez badacza z Państwa, w którym próba ma mieć miejsce, lub badacza z innego Państwa, lub odpowiednio wyznaczoną niezależną osobę.

9.1.6 In order to preserve evidence, it is essential that failed parts and components requiring specialist examination be extracted from the wreckage with care. Consultations with experts from the aircraft manufacturers and airlines should be held to ensure proper decisions. Aircraft systems, whether mechanical, electrical, hydraulic or pneumatic, will be removed in sections as large as practicable. Relevant sections should preferably be dismantled rather than cut off. Paint smears, which are often extremely important in collision accidents and inflight failures, require protection. This also applies to smoke or soot smears.

9.2 PRACTICAL ARRANGEMENTS

9.2.1 The nature of the specialist examinations and the type of components and systems to be tested should determine the facility to be chosen. The investigator must be confident that the facility chosen is capable of providing the required examination and testing. Prior arrangements should be made with the facility as far in advance as practicable so that the management of the facility can plan the tests and assign personnel and equipment.

9.2.2 When choosing a system and components for specialist examination and testing, it is desirable to include as many components of the system as practicable, e.g. wiring harnesses, relays, control valves and regulators. Tests conducted on a single component should reveal information about the operation of that particular unit only, whereas the problem may actually have been in one of the related components. The most valid test results should be obtained by using as many of the original system components as possible.

9.2.3 Each component should be tagged with its name, part number, serial number and the accident identifier. The investigator should maintain a listing, descriptive notes and photographs of all components, which are to be tested; the components themselves should be kept in protective storage until ready for shipping.

9.2.4 Components should be packed to minimize damage during transport. Particular care should be taken to ensure that fracture surfaces are protected by appropriate packing material so that surfaces coming into contact with each other or with other parts do not suffer any damage.

9.2.5 Whenever possible, power plants should be shipped in their special stands and containers. Other heavy components, such as flight control power units, stabilizer screw jack assemblies and actuators, should be packed in protective wrapping and placed in separate wooden containers. Blocks or bracing should be installed inside the containers to prevent any movement of the component during transport. Smaller and lighter components should be shipped in the same manner with more than one to a box, but in a way which should prevent them from coming into contact with one another. Very light units should be packed in heavy corrugated pasteboard cartons with packing material sufficient to prevent damage from mishandling during transport. The investigators should label all boxes and cartons appropriately and should make an inventory list for each container.

9.2.6 Occasionally, it may be necessary to send a part, or parts, of a damaged aircraft to another State for technical examination or testing. In accordance with ICAO Annex 9 — *Facilitation*, Chapter 8, Section B, each State concerned shall ensure that the movement of such part, or parts, is effected without delay. The States concerned shall likewise facilitate the return of such part, or parts, to the State conducting the investigation.

9.3 NOTES AND TEST RESULTS

9.3.1 Prior to conducting the examinations and tests, the investigator(s) and the facility personnel involved should be briefed on the type and extent of the tests to be carried out and should review the test procedures to ensure their adequacy. Basically, a written test plan should be prepared and agreed to by all participants before proceeding with any testing. The test plan becomes a written record of the planning and conduct of the component investigation.

9.1.6 W celu zabezpieczenia materiału dowodowego niezbędne jest, żeby zniszczone części i elementy wymagające specjalistycznych badań wydobywać ze szczątków z ostrożnością. Należy prowadzić konsultacje z ekspertami ze strony producentów statku powietrznego i linii lotniczych, aby zapewnić prawidłowe decyzje. Systemy statków powietrznych, czy to mechaniczne, elektryczne, hydrauliczne lub pneumatyczne, będą wyjmowane w możliwie najdłuższych odcinkach. Odpowiednie odcinki najlepiej wymontowywać, a nie wycinać. Plamy farb, które często są niezwykle ważne w wypadkach związanych z kolizjami albo awariami w locie, wymagają ochrony. Odnosi się to także do plam dymu lub sadzy.

9.2 ROZWIĄZANIA PRAKTYCZNE

9.2.1 Charakter badań specjalistycznych oraz typ części i systemów poddawanych próbom powinny determinować wybór placówki. Badacz musi być przekonany, że wybrana placówka jest zdolna zapewnić wymagane badania i próby. Należy dokonać uprzednich uzgodnień z placówką, z możliwie jak największym wyprzedzeniem, aby zarząd placówki mógł zaplanować próby i przydzielić personel oraz wyposażenie.

9.2.2 Przy wyborze systemu i elementów do badań specjalistycznych i prób, pożądane jest włączenie w system możliwie jak największej liczby elementów, np. okablowania, przekaźników, zaworów sterujących i regulatorów. Próby przeprowadzane na pojedynczym elemencie ujawnią informacje tylko na temat działania tej jednej części, a problem może tkwić w jednym z elementów z nią powiązanych. Najbardziej przekonujące wyniki prób powinno się otrzymać używając możliwie największej liczby elementów oryginalnego systemu.

9.2.3 Każdy element powinien mieć etykietę z nazwą, numerem części, numerem seryjnym i identyfikatorem wypadku. Badacz powinien mieć wykaz, notatki opisowe i zdjęcia wszystkich elementów, które mają być poddane próbom; same elementy należy przechowywać w zabezpieczonym miejscu dopóki nie będą gotowe do wysyłki.

9.2.4 Elementy należy pakować, w celu zminimalizowania uszkodzeń podczas transportu. Należy zachować szczególną ostrożność, aby zapewnić, że powierzchnie przełomów są chronione odpowiednim materiałem opakowania, tak aby powierzchnie nie doznały uszkodzeń, wchodząc w kontakt ze sobą nawzajem lub z innymi częściami.

9.2.5 Kiedy tylko możliwe, zespoły napędowe należy przesyłać w ich specjalnych stojakach i pojemnikach. Inne ciężkie elementy, takie jak agregaty układu sterowania lotem, zespoły dzwigników śrubowych statecznika i siłowniki, należy pakować w opakowanie ochronne i umieszczać w oddzielnych drewnianych skrzynkach. Wewnątrz skrzynek należy umieszczać klocki lub elementy usztywniające w celu zapobieżenia jakimkolwiek ruchom elementu podczas transportu. Mniejsze i lżejsze elementy należy wysyłać w ten sam sposób, pakując więcej niż jeden do skrzynki, ale w taki sposób aby zapobiec stykaniu się ich ze sobą. Bardzo lekkie elementy należy pakować w ciężkie kartony z tektury falistej z wystarczającą ilością wypełnienia w celu zapobieżenia uszkodzeniu wskutek nieostrożnego obchodzenia się podczas transportu. Badacze powinni odpowiednio oznaczyć wszystkie skrzynki i kartony etykietami oraz sporządzić wykaz zawartości każdego pojemnika.

9.2.6 Niekiedy może być niezbędne wysłanie jednej lub więcej części uszkodzonego statku powietrznego do innego Państwa do badań lub prób technicznych. Zgodnie z Załącznikiem 9 ICAO — *Ułatwienia*, Rozdział 8, Sekcja B, każde zainteresowane Państwo ma zapewnić, że transport takich części będzie się odbywał bez zwłoki. Podobnie, zainteresowane Państwa ułatwią powrót takich części do Państwa prowadzącego badanie.

9.3 UWAGI I WYNIKI PRÓB

9.3.1 Przed przeprowadzeniem badań i prób, zaangażowani w nie badacz(e) i personel placówki powinni zostać poinformowani o typie i zakresie prób, jakie mają być przeprowadzone i powinni przejrzeć procedury prób, aby zapewnić ich adekwatność. Zasadniczo, należy przygotować pisemny plan prób i wszyscy uczestnicy powinni go zaakceptować przed rozpoczęciem prób. Ten plan prób staje się pisemnym dokumentem planowania i przeprowadzenia badania elementu.

Note.— A good technique for developing a test plan is to ask the manufacturer of the component to prepare a draft test plan protocol, which should then be reviewed and agreed upon by all participants in the examination. However, the final decision on the test plan rests with the [Investigation Authority].

9.3.2 Any discrepancies found during testing should be photographed and documented with an explanation as to their bearing on the operation of the system or component. It should be kept in mind that the tolerances called for in the test procedures may only apply to new or overhauled components and that components which have been in service for some time may have acceptable limits outside these tolerances. If the nature of the discrepancy so warrants, a component should be disassembled following completion of the tests to ascertain the cause of failure. Photographs should be taken of the parts prior to and during disassembly, and the findings should be documented in writing.

9.3.3 Consideration should be given to X-raying components before disassembly if the position of springs, contacts, etc., could be lost during the disassembly.

9.3.4 Off-scene tests and examinations should be completed under the same rules and procedures for the on-scene phase, which excludes non-technical personnel. However, in some cases, other personnel, not part of the investigation team, may be ordered to participate or observe by a judicial authority. In such cases, investigators must ensure that they do not discuss their opinions, or make comments on any findings or analyses in the presence of these non-technical third parties.

9.3.5 If insurance loss assessors or other parties, who are not part of the investigation team, have been approved to attend and observe the disassembly, the investigator and test facility personnel must take extreme care. Findings and analyses should not be discussed in the presence of non-investigation personnel, because they may use such information inappropriately.

9.3.6 Following completion of the testing, the investigator(s) and facility personnel should review and discuss the results. When there is agreement that the data gathered present a true and factual picture of the condition and capabilities of the components, the notes and test results should be reproduced into field notes to serve as a record of the examination and testing of the system or component.

Uwaga.— Dobrą techniką opracowania planu prób jest zwrócenie się do producenta elementu o przygotowanie projektu protokołu planu prób, który następnie powinien zostać przejrzany i zaakceptowany przez wszystkich uczestników badania. Jednakże ostateczna decyzja co do planu prób należy do [Organu Badania].

9.3.2 Wszelkie rozbieżności stwierdzone podczas prób należy sfotografować i udokumentować z wyjaśnieniem ich wpływu na działanie systemu lub elementu. Należy pamiętać, że tolerancje wymagane w procedurach prób mogą odnosić się wyłącznie do elementów nowych lub po remoncie i że elementy, które były w użyciu przez pewien czas mogą mieć dopuszczalne wartości graniczne poza tym zakresem tolerancji. Jeśli charakter rozbieżności uzasadnia to, element należy zdemontować po zakończeniu prób w celu stwierdzenia przyczyny zniszczenia. Należy zrobić zdjęcie części przed i podczas demontażu, a ustalenia należy udokumentować na piśmie.

9.3.3 Należy rozważyć prześwietlenie elementów przed demontażem, jeśli położenie sprężyn, styków itp. może ulec zmianie podczas demontażu.

9.3.4 Próby i badania w fazie poza miejscem wypadku należy przeprowadzić wg tych samych zasad i procedur co w fazie na miejscu wypadku, co wyklucza personel nietechniczny. Jednakże, w niektórych przypadkach organ wymiaru sprawiedliwości może nakazać uczestnictwo lub obserwację przez inny personel, nie należący do zespołu badawczego. W takich przypadkach badacze muszą dopilnować, żeby nie wyrażać opinii, ani nie komentować żadnych ustaleń ani analiz w obecności tych nietechnicznych osób trzecich.

9.3.5 Jeśli upoważniono rzeczoznawców strat na potrzeby ubezpieczenia albo inne osoby, które nie należą do zespołu badawczego, do obecności i obserwacji demontażu, badacze i personel placówki prób muszą zachować maksymalną ostrożność. Nie należy omawiać ustaleń ani analiz w obecności tego personelu niebadawczego, ponieważ osoby te mogą wykorzystać takie informacje w nieodpowiedni sposób.

9.3.6 Po zakończeniu prób, badacz(e) i personel placówki powinni przejrzeć i omówić wyniki. Jeśli panuje zgoda, że zebrane dane stanowią prawdziwy i faktyczny obraz stanu i parametrów elementów, należy powtórzyć uwagi i wyniki prób w notatkach roboczych, aby posłużyły jako dokumentacja badań i prób systemu lub elementu.

REPORTING

SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Chapter 10

WRITING THE FINAL REPORT AND MAKING SAFETY RECOMMENDATIONS

10.1 GENERAL

10.1.1 The *[Investigation Authority]* should issue a Final Report for all investigations. The format and content of the Final Report should be in accordance with guidance contained in the Appendix to ICAO Annex 13 and in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part IV — *Reporting*. The circumstances of an occurrence and the safety issues involved should determine the size and scope of the Final Report. For all occurrences involving aircraft registered, operated, designed, or manufactured outside *[Name of State]* full adherence to the ICAO format should be maintained. In accordance with ICAO Annex 13, the report should be clear and concise.

10.1.2 It is the policy of the *[Investigation Authority]* to complete and to make the Final Report publicly available as soon as possible. The Final Report may be made public by posting it on the *[Investigation Authority]* internet website, as well as by sending a hard copy to all States involved and ICAO, as per Annex 13 provisions.

10.1.3 After the completion of the field phase of the investigation, the *[Investigation Authority]* should ensure that the IIC develops a report completion schedule that includes target dates for completion of the Final Report. Target dates should be consistent with the complexity of the safety issues involved in the occurrence.

10.1.4 The general target date for completion of “small” occurrence investigations with minimal safety issues is not more than six months from the date of the occurrence. The target date for completion of major occurrences with complex safety issues is usually twelve months, or as soon as possible.

10.1.5 If for some reason the Final Report cannot be made publicly available within twelve months, the *[Investigation Authority]* should make an interim statement publicly available on each anniversary of the occurrence, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised. The *[Investigation Authority]* should also issue interim reports and/or safety recommendations, at any time deemed necessary to highlight any safety issues that may be of interest to other States and/or organizations.

10.2 GROUP REPORTS

10.2.1 Field notes

Each investigation group completes “Field notes” during the field phase of the investigation and for all component examinations and test work. Field notes should be completed in the same format as factual reports (see 10.2.2 below). Upon completion of the field notes, each member of the group should sign them signifying their agreement with the content, accuracy, and completeness. If any of the group members did not take part in some portion of the fact-finding, this aspect should be noted under his/her signature. Similarly, if differences cannot be resolved between a group member and the group chairperson, the substance of the disagreement should be stated in the field notes under the signature.

Rozdział 10

PISANIE RAPORTU KOŃCOWEGO I FORMUŁOWANIE ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA

10.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

10.1.1 *[Organ Badania]* powinien wydać Raport Końcowy z całości badania. Format i treść Raportu Końcowego powinny być zgodne ze wskazówkami zawartymi w Załączniku do Załącznika 13 ICAO i w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część IV — Sprawozdawczość*. Wielkość i zakres Raportu Końcowego powinny być uzależnione od okoliczności zdarzenia i związanych kwestii bezpieczeństwa. Dla wszystkich zdarzeń dotyczących statków powietrznych zarejestrowanych, użytkowanych, zaprojektowanych lub wyprodukowanych poza *[Nazwa Państwa]* należy w pełni przestrzegać formatu ICAO. Zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, raport powinien być jasny i zwięzły.

10.1.2 Zasadą *[Organu Badania]* jest jak najszybsze sporządzenie Raportu Końcowego i podanie go do publicznej wiadomości. Raport Końcowy może być podany do publicznej wiadomości przez zamieszczenie go na stronie internetowej *[Organu Badania]*, jak również przez wysłanie egzemplarza drukowanego do wszystkich Zainteresowanych Państw i ICAO, jak podano w postanowieniach Załącznika 13.

10.1.3 Po zakończeniu fazy terenowej badania, *[Organ Badania]* powinien zapewnić, żeby IIC opracował harmonogram sporządzenia raportu, obejmujący docelowe terminy ukończenia Raportu Końcowego. Te docelowe terminy powinny odpowiadać złożoności kwestii bezpieczeństwa wiążących się ze zdarzeniem.

10.1.4 Ogólny termin ukończenia badania „małego” zdarzenia z minimalnymi kwestiami bezpieczeństwa wynosi nie więcej niż sześć miesięcy od daty zdarzenia. Termin ukończenia w przypadku dużych zdarzeń ze złożonymi kwestiami bezpieczeństwa wynosi zwykle dwanaście miesięcy, lub możliwie najszybciej.

10.1.5 Jeśli z jakiegoś powodu Raportu Końcowego nie można podać do publicznej wiadomości przed upływem dwunastu miesięcy, *[Organ Badania]* powinien wydać tymczasowe oświadczenie do publicznej wiadomości w każdą rocznicę zdarzenia, opisując postępy badania i wszelkie zgłaszane kwestie bezpieczeństwa. *[Organ Badania]* powinien także wydać tymczasowe raporty i/lub zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w dowolnym czasie, kiedy uzna to za niezbędne w celu zwrócenia uwagi na dowolne kwestie bezpieczeństwa, które mogą interesować inne Państwa i/lub organizacje.

10.2 RAPORTY GRUP

10.2.1 Notatki robocze

Każda grupa badawcza sporządza „Notatki robocze” podczas fazy terenowej badania i dla wszystkich badań i prób elementów. Notatki robocze należy sporządzać w tym samym formacie co raporty faktograficzne (patrz 10.2.2 poniżej). Po sporządzeniu notatek roboczych, każdy członek grupy powinien podpisać je, co oznacza akceptację ich treści, dokładności i kompletności. Jeśli któryś z członków grupy nie brał udziału w jakiejś części ustalania faktów, należy to odnotować pod jego podpisem. Podobnie, jeśli nie można uzgodnić rozbieżności pomiędzy jakimś członkiem grupy a przewodniczącym grupy, istota różnicy zdań powinna zostać opisana w notatkach roboczych poniżej tego podpisu.

10.2.2 Factual reports

10.2.2.1 Factual reports are derived from the field notes and enhanced with follow-up investigation work.

10.2.2.2 In consultation with the group members, the *[Investigation Authority]* group chairperson is responsible for scrutinizing the evidence gathered in relation to the tasks assigned to the group, and for drafting a group report, which presents all the facts relevant to the activities of the group. The group factual report may also include attachments to the report (e.g. maps, charts, or other documents) that support the written record of the investigation. Referred to as the “group factual report”, the draft should be shared with other specialists who participated in this phase of the investigation, as well as accredited representatives and their advisers participating in the investigation. This consultation is for the purpose of ensuring completeness and accuracy, hereafter referred to as the “technical review” (see 10.3 below). After consultation and revision of the group factual reports, copies should be provided to all organizations and specialists that participated in the investigation.

10.2.2.3 A group factual report should be presented in the following format:

<i>Flight Operations Group Factual Report (or field notes) / (date)</i>	
A.	<p><i>Accident: XXXX (identifying code number assigned by [Name of investigation authority])</i></p> <p><i>Location: XXXX [city, State, country]</i></p> <p><i>Date/Time: XXXX</i></p> <p><i>Aircraft: XXXX [make, model, registration]</i></p>
B.	<p><i>Group members</i></p> <p><i>XXXX Group chairperson</i></p> <p><i>XXXX Airline specialist</i></p> <p><i>XXXX [CAA] specialist</i></p> <p><i>XXXX Manufacturer specialist</i></p>
C.	<p><i>Summary</i></p> <p><i>This section should provide a synopsis of the occurrence, such as flight number, take-off time, accident time (if known), number of persons on board, injuries, etc. This section also should contain a brief synopsis of the scope of the group’s work. The terms of reference for the group and subgroups and brief details of the time and location of investigation activities should also be recorded in this section. For example, “the Flight Operations Group interviewed the pilots, reviewed records, and conducted simulator work” and, “the Aircraft Systems Group documented the aircraft components on-scene, removed some parts, and conducted component examinations at the facilities of the manufacturer”.</i></p>
D.	<p><i>Details of Investigation</i></p> <p><i>The facts, conditions and circumstances established by the group and investigation findings (factual) should be presented under appropriate headings describing the areas investigated. For example, in the case of the Flight Operations Group, headings would include crew histories, flight planning, dispatch and aircraft mass and balance. All the relevant facts, whether or not considered significant to the findings of the group, should be included. Relevant documentation should be attached to the group report.</i></p>

10.2.2 Raporty faktograficzne

10.2.2.1 Raporty faktograficzne są oparte na notatkach roboczych i wzbogacone badaniem następczym.

10.2.2.2 W porozumieniu z członkami grupy, przewodniczący grupy [Organu Badania] jest odpowiedzialny za przestudiowanie materiału dowodowego zebranego w odniesieniu do zadań przydzielonych grupie i za przygotowanie projektu raportu grupy, który przedstawia wszystkie fakty odnoszące się do działań grupy. Raport faktograficzny grupy może również zawierać załączniki do raportu (np. mapy, schematy lub inne dokumenty) które uzupełniają pisemną dokumentację badania. Ten projekt, określany jako „raport faktograficzny grupy”, powinien zostać udostępniony innym specjalistom, którzy uczestniczyli w tej fazie badania, jak również pełnomocnym przedstawicielom i ich doradcom uczestniczącym w badaniu. Ta konsultacja ma na celu zapewnienie kompletności i dokładności, dalej określana jest jako „przegląd techniczny” (patrz 10.3 poniżej). Po konsultacji i korekcie raportów faktograficznych grup, ich egzemplarze należy dostarczyć wszystkim organizacjom i specjalistom uczestniczącym w badaniu.

10.2.2.3 Raport faktograficzny grupy powinien być przygotowany w następującym formacie:

<i>Raport faktograficzny Grupy Operacji Lotniczych (lub notatki robocze) / (data)</i>	
A.	<i>Wypadek: XXXX (nr kodu identyfikacji nadany przez [Nazwa organu badania]) Lokalizacja: XXXX [miasto, stan, państwo] Data/Godzina: XXXX Statek powietrzny: XXXX [producent, model, znaki rejestracyjne]</i>
B.	<i>Członkowie grupy XXXX Przewodniczący grupy XXXX Specjalista ze strony linii lotniczej XXXX Specjalista ze strony [Organu Lotnictwa Cywilnego] XXXX Specjalista ze strony producenta</i>
C.	<i>Podsumowanie Ta część powinna zawierać podstawowe dane dotyczące zdarzenia, takie jak numer lotu, godzinę startu, godzinę wypadku (jeśli jest znana), liczbę osób na pokładzie, obrażenia, itp. Ta część powinna też zawierać krótkie streszczenie zakresu pracy grupy. W tej części należy też odnotować zakres uprawnień grupy i podgrup oraz krótkie informacje na temat czasu i miejsca czynności badawczych. Np. „Grupa Operacji Lotniczych przesłuchała pilotów, przejrzała dokumentację i wykonała pracę na symulatorze”, czy „Grupa Systemów Statków Powietrznych przeprowadziła dokumentację elementów statku powietrznego na miejscu wypadku, zabrała niektóre części i przeprowadziła badania elementów w placówce producenta”.</i>
D.	<i>Szczegóły badania Należy pod odpowiednimi nagłówkami przedstawić fakty, warunki i okoliczności stwierdzone przez grupę oraz ustalenia z badań (faktograficzne), opisując zbadane obszary. Np. dla Grupy Operacji Lotniczych, nagłówki obejmowałyby historie członków załogi, planowanie lotu, podjęcie lotu oraz masę i wyważenie statku powietrznego. Należy podać wszystkie istotne fakty, bez względu na to, czy były uważane za znaczące dla ustaleń grupy, czy nie. Do raportu grupy należy dołączyć istotną dokumentację.</i>

10.2.2.4 In some cases, after completion of the group factual report, new investigative activities may require addenda to document unforeseen or other follow-up investigative activities. The addenda should follow the same format as the group factual report.

10.3 TECHNICAL REVIEW

10.3.1 Once the investigation is complete and all group reports and other factual data are available, the *[Investigation Authority]* should convene a technical review meeting at which all of the factual materials collected during the investigation should be reviewed one last time, before the writing of the Final Report is initiated. Accredited representatives and their advisers, and other parties that participated in the investigation have one more opportunity to ensure that the factual record of the investigation is complete, objective, and accurate. The IIC should attempt to achieve full concurrence with all of the factual material before moving to the Final Report writing phase.

10.3.2 In some smaller accident cases, the technical review meetings could be held by conference call or by email and correspondence. However, for major airline accidents with complex safety issues, a full technical review meeting should be convened.

10.3.3 At the completion of the technical review, if full concurrence about the factual data collected cannot be reached, the investigation may need to be re-opened to resolve disagreements. Any unresolved differences should be noted in the factual record of the investigation.

10.4 FORMAT OF THE FINAL REPORT

10.4.1 General

10.4.1.1 All *[Investigation Authority]* accident and incident reports should contain the following reference to the objective of the investigation in the Introduction or Foreword:

In accordance with ICAO Annex 13, it is not the purpose of aircraft accident and incident investigation to apportion blame or liability. The sole objective of the investigation and the Final Report is the prevention of accidents and incidents. (Reference: ICAO Annex 13, Chapter 3, paragraph 3.1.)

10.4.1.2 The Appendix of ICAO Annex 13 contains the general format for the Final Report. Furthermore, detailed guidance regarding the format and content of the Final Report is contained in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part IV — *Reporting*, Appendix 1 to Chapter 1. The ICAO format and guidance should be followed for most *[Investigation Authority]* Final Reports. For some incidents and non-major accidents, the format of the report may differ, as all of the ICAO Annex 13 headings may not be applicable. These reference materials are not repeated herein.

10.4.2 Chapters 1 and 2 of the Final Report

The *[Investigation Authority]* should follow the ICAO format for Chapters 1 and 2 of the Final Report. Chapter 1 — *Factual Information*, should contain a comprehensive record of the facts, conditions, and circumstances established in the investigation. Chapter 2 — *Analysis*, should contain the significance of the relevant facts and circumstances that contributed to the accident or incident. This portion of the report should also contain the identification of safety

10.2.2.4 W niektórych przypadkach po sporządzeniu raportu faktograficznego grupy nowe czynności badawcze mogą wymagać uzupełnień w celu udokumentowania nieprzewidzianych lub innych następczych czynności badawczych. Te uzupełnienia powinny zachowywać ten sam format co raport faktograficzny grupy.

10.3 WERYFIKACJA USTALEŃ

10.3.1 Po zakończeniu badania, kiedy dostępne są wszystkie raporty grup i inne dane faktograficzne, [Organ Badania] powinien zwołać spotkanie w celu weryfikacji ustaleń, podczas którego należy po raz ostatni przejrzeć wszystkie materiały faktograficzne zebrane podczas badania, przed rozpoczęciem pisania Raportu Końcowego. Pełnomocni przedstawiciele i ich doradcy, oraz inne osoby uczestniczące w badaniu, mają jeszcze jedną okazję, aby zapewnić kompletność, obiektywizm i dokładność faktograficznej dokumentacji badania. IIC powinien spróbować osiągnąć pełną zgodność z całym materiałem faktograficznym zanim przejdzie do fazy pisania Raportu końcowego.

10.3.2 Przy niektórych mniejszych wypadkach, spotkanie w celu weryfikacji ustaleń można odbyć w drodze połączenia konferencyjnego lub pocztą elektroniczną i korespondencyjnie. Jednakże w odniesieniu do dużych wypadków linii lotniczych ze złożonymi kwestiami bezpieczeństwa, należy zwołać pełne spotkanie.

10.3.3 Po zakończeniu weryfikacji ustaleń, jeśli nie można dojść do pełnej zgody co do danych faktograficznych, może być konieczne ponowne otwarcie badania w celu rozstrzygnięcia różnic zdań. Wszelkie nierozstrzygnięte rozbieżności należy odnotować w faktograficznej dokumentacji badania.

10.4 FORMAT RAPORTU KOŃCOWEGO

10.4.1 Postanowienia ogólne

10.4.1.1 Wszystkie raporty z wypadków i incydentów [Organu Badania] powinny zawierać we Wprowadzeniu lub Przedmowie następujące odniesienie do celu badania:

Zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, celem badania wypadków i incydentów lotniczych nie jest orzekanie o winie lub odpowiedzialności. Jedynym celem badania i Raportu Końcowego jest zapobieganie wypadkom i incydentom. (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 3, p. 3.1.)

10.4.1.2 Ten Załącznik Załącznika 13 ICAO zawiera ogólny format Raportu Końcowego. Ponadto, szczegółowe wskazówki dotyczące formatu i treści Raportu Końcowego są zawarte w *Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych* ICAO (Doc 9756), Część IV — *Sprawozdawczość*, Załącznik 1 do Rozdziału 1. W większości Raportów Końcowych [Organu Badania] należy stosować format i wskazówki ICAO. W przypadku niektórych incydentów i niewielkich wypadków format może się różnić, ponieważ mogą nie mieć zastosowania wszystkie punkty Załącznika 13 ICAO. Te materiały źródłowe nie są tutaj powtarzane.

10.4.2 Rozdziały 1 i 2 Raportu Końcowego

[Organ Badania] powinien przestrzegać formatu ICAO dla Rozdziałów 1 i 2 Raportu Końcowego. Rozdział 1 — *Informacje Faktograficzne*, powinien zawierać wszechstronny zapis faktów, warunków i okoliczności stwierdzony w badaniu. Rozdział 2 — *Analiza*, powinien przedstawiać znaczenie istotnych faktów i okoliczności, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu. Ta część raportu powinna także zawierać identyfikację nieprawidłowości dotyczących bezpieczeństwa wykrytych podczas badania, bez względu na to, czy te niedociągnięcia przyczyniły się do wypadku.

deficiencies uncovered during the investigation, regardless of whether those deficiencies contributed to the accident. Supporting documents that are required to support the facts, analysis, conclusions, and recommendations should be included in appendices to the Final Report.

10.4.3 Chapter 3 of the Final Report — Conclusions

[[Note.— The format for Chapter 3 varies somewhat for different States, depending on their specific laws, policies, and procedures. ICAO Annex 13, paragraph 6.1 acknowledges that the format may be adapted to the circumstances of the accident or incident. For example, States may use “causes” or “contributing factors”, or both, in Chapter 3 of the Final Report. Some States specify “probable causes”, while a few other States merely list findings, linking them as causal or contributory to the accident. All of these formats are consistent with the guidance contained in ICAO Annex 13 and ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV — Reporting. Consequently, the following suggested language may require modification by States to bring the language in the policies and procedures manual in line with their specific requirements.]]

The *[Investigation Authority]* should include in Chapter 3 of the Final Report a list of findings *[causes and/or contributing factors]*. The *[Investigation Authority]* should include both the immediate and the deeper systemic causes in the Final Report. The *[Investigation Authority]* uses the guidance provided in the ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part IV — Reporting, Appendix 1 to Chapter 1, Table 1-3 — *Example of causal statements*, and Appendix 2 to Chapter 1 — *Report Writing Conventions*, in the formation of its findings, causes and contributing factors. The *[Investigation Authority]* will also include the following statement at the appropriate location in Chapter 3: *The identification of causes does not imply assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.*

10.4.4 Chapter 4 of the Final Report — Safety Recommendations

[[Note.— The format for Chapter 4 varies somewhat for different States, depending on their internal policies and procedures. Some States divide Chapter 4 into two parts: “Safety Actions Taken” and “Safety Recommendations”. Safety actions taken may result from formal safety recommendations issued during the course of the investigation or as the result of corrective actions taken by the airline, manufacturer, [CAA], etc., without the issuance of formal safety recommendations. Both actions should be recorded in Chapter 4 as suggested in the following text.]]

The *[Investigation Authority]* should include in Chapter 4 of the Final Report both safety recommendations made for the purpose of accident prevention, as well as any safety (corrective) actions taken during the course of the investigation. The *[Investigation Authority]* should use the guidance provided in ICAO *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part IV — Reporting, Chapter 1, when issuing safety recommendations during the course of the investigation and in its Final Reports. *(See 10.8 for further details on safety recommendations.)*

10.5 CONSULTATION

10.5.1 The *[Investigation Authority]* should follow the consultation provisions of ICAO Annex 13, Chapter 6. A confidential draft Final Report should be forwarded to all States that participated in the investigation requesting their substantive and relevant comments. The States include:

- a) the State that instituted the investigation;
- b) the State of Registry;
- c) the State of the Operator;

W załącznikach do Raportu Końcowego powinny być zawarte dokumenty uzupełniające, potrzebne do uzupełnienia faktów, analizy, wniosków i zaleceń.

10.4.3 Rozdział 3 Raportu Końcowego — Wnioski

[[Uwaga.— Format Rozdziału 3 różni się nieco w różnych Państwach, zależnie od ich specyficznych praw, zasad, i procedur. Załącznik 13 ICAO, p. 6.1 stwierdza, że format można przystosować uwzględniając okoliczności wypadku lub incydentu. Np., Państwo może w Rozdziale 3 Raportu Końcowego stosować termin „przyczyny” lub „okoliczności sprzyjające”, lub oba. Niektóre Państwa wyszczególniają „prawdopodobne przyczyny”, a niektóre inne Państwa jedynie wymieniają ustalenia, łącząc je jako przyczynowe lub sprzyjające zaistnieniu wypadku. Wszystkie te formaty są spójne ze wskazówkami zawartymi w Załączniku 13 ICAO i Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część IV — Sprawozdawczość. Dlatego poniższy sugerowany tekst może wymagać modyfikacji przez poszczególne Państwa, aby ujednolicić język podręcznika zasad i procedur z ich specyficznymi wymaganiami.]]

[Organ Badania] powinien zamieścić w Rozdziale 3 Raportu Końcowego wykaz ustaleń [przyczyny i/lub okoliczności sprzyjające]. [Organ Badania] powinien przedstawić w Raporcie Końcowym zarówno przyczyny bezpośrednie, jak i głębsze systemowe. Przy formułowaniu ustaleń, przyczyn i okoliczności sprzyjających [Organ Badania] korzysta ze wskazówek zawartych w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część IV — Sprawozdawczość, Załącznik 1 do Rozdziału 1, Tabela 1-3 — Przykład stwierdzeń przyczynowych, i Załącznik 2 do Rozdziału 1 — Konwencje pisania raportu. [Organ Badania] zawrze również następujące oświadczenie w odpowiednim miejscu w Rozdziale 3: Określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej.

10.4.4 Rozdział 4 Raportu Końcowego — Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

[[Uwaga.— Format Rozdziału 4 różni się nieco w różnych Państwach, zależnie od ich wewnętrznych zasad i procedur. Niektóre Państwa dzielą Rozdział 4 na dwie części: „Podjęte działania dla poprawy bezpieczeństwa” i „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa”. Podjęte działania dla poprawy bezpieczeństwa mogą wynikać z formalnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych podczas badania lub być wynikiem działań naprawczych podjętych przez linię lotniczą, producenta, [Organ Lotnictwa Cywilnego] itp., bez wydawania formalnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Oba działania powinny być odnotowane w Rozdziale 4 jak to jest proponowane w poniższym tekście.]]

[Organ Badania] powinien zamieścić w Rozdziale 4 Raportu Końcowego zarówno zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane w celu zapobiegania wypadkom, jak również wszelkie działania (naprawcze) dla poprawy bezpieczeństwa podjęte podczas badania.

Przy wydawaniu zaleceń dotyczących bezpieczeństwa podczas badania i w swoich Raportach końcowych [Organ Badania] powinien korzystać ze wskazówek zawartych w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część IV — Sprawozdawczość, Rozdział 1. (Dalsze informacje na temat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa – Patrz 10.8.)

10.5 KONSULTACJA

10.5.1 *[Organ Badania] powinien przestrzegać postanowień Załącznika 13 ICAO, Rozdział 6 w sprawie konsultacji. Poufny projekt Raportu Końcowego należy przekazać do wszystkich Państw uczestniczących w badaniu, zwracając się o ich rzeczowe i merytoryczne uwagi. Państwa te to:*

- a) Państwo, które wszczęło badanie;
- b) Państwo Rejestracji;
- c) Państwo Operatora;

- e) the State of Manufacture; and
- f) any State that participated in the investigation.

10.5.2 In order to obtain substantive technical consultation on the draft Final Report, the *[Investigation Authority]* should send, through the State of the Operator, a copy of the draft Final Report to the operator to enable the operator to submit comments. Similarly, the *[Investigation Authority]* should send, through the State of Design and the State of Manufacture, a copy of the draft Final Report to the organizations responsible for the type design and the final assembly of the aircraft to enable them to submit comments.

10.5.3 The letter of transmittal for the draft Final Report should also request each recipient to notify the *[Investigation Authority]* of any interim safety actions taken, or safety actions under way, that can be included in the Final Report. Comments should be received within sixty days, unless a mutually agreed delay is granted. If the comments from another State are accepted, the draft Final Report should be amended. If the *[Investigation Authority]* does not agree with the comments, in part or in whole, then the comments from that State should be appended to the Final Report, unless that State elects not to have their comments appended.

10.5.4 The draft Final Report should also be forwarded to the key parties in *[Name of State]* (airline, *[CAA]*, aircraft manufacturer, etc.) that participated in the investigation in order to obtain their substantive and relevant comments. The same procedures for timing of receipt of comments and handling of the comments as specified in ICAO Annex 13, Chapter 6 should be followed for the parties from *[Name of State]*.

Note.— The [Investigator Authority] should include intended safety recommendations in the draft Final Report, inviting comments from recipients.

10.6 RECIPIENTS OF THE FINAL REPORT

The *[Investigation Authority]* should forward with minimum delay a copy of the Final Report to:

- a) the State that instituted the investigation;
- b) the State of Registry;
- c) the State of the Operator;
- d) the State of Design;
- e) the State of Manufacture;
- f) any State that participated in the investigation;
- g) any State having suffered fatalities or serious injuries to its citizens; and
- h) any State that provided relevant information, significant facilities or experts.

10.7 DISTRIBUTION AND PUBLICATION OF FINAL REPORTS

10.7.1 Lessons learned during the investigation contained in the Final Report are important for improving aviation safety. Wide distribution of the Final Report is essential for the prevention of future occurrences and to inform the general public. Accordingly, the *[Investigation Authority]* should adhere to the requirements of ICAO Annex 13, paragraph 6.5 and should make Final Reports publicly available as soon as possible and, if possible, within twelve months.

10.7.2 The *[Investigation Authority]* should distribute copies of the Final Report to all States and parties that participated in the investigation, as well as to the families of the victims of the accident when requested. The

- d) Państwo Konstruktora;
- e) Państwo Producenta; i
- f) każde Państwo, które uczestniczyło w badaniu.

10.5.2 W celu uzyskania rzeczowej konsultacji technicznej na temat projektu Raportu Końcowego, *[Organ Badania]* powinien przesłać przez Państwo Operatora egzemplarz projektu Raportu Końcowego do operatora, aby umożliwić operatorowi wniesienie uwag. Podobnie, *[Organ Badania]* powinien przesłać przez Państwo Konstruktora i Państwo Producenta egzemplarz projektu Raportu Końcowego do organizacji odpowiedzialnych za projekt typu i końcowy montaż statku powietrznego aby umożliwić im wniesienie uwag.

10.5.3 List przewodni projektu Raportu Końcowego powinien też zawierać prośbę do każdego odbiorcy o powiadomienie *[Organu Badania]* o wszelkich tymczasowo podjętych działaniach dla poprawy bezpieczeństwa, lub działaniach dla poprawy bezpieczeństwa będących w toku, które można ująć w Raporcie Końcowym. Uwagi powinny zostać otrzymane w ciągu sześćdziesięciu dni, chyba że uzgodnione zostało przedłużenie tego terminu. Jeśli uwagi z innego Państwa są przyjęte, projekt Raportu Końcowego powinien zostać zmieniony. Jeśli *[Organ Badania]* nie zgadza się z uwagami, w części lub w całości, to uwagi tego Państwa powinny być dołączone do Raportu Końcowego, chyba że to Państwo zdecyduje, żeby nie załączać jego uwag.

10.5.4 Projekt Raportu Końcowego powinien zostać także przesłany do kluczowych instytucji w *[Nazwa Państwa]* (linia lotnicza, *[Organ Lotnictwa Cywilnego]*, producent statku powietrznego itp.), które uczestniczyły w badaniu, w celu uzyskania ich rzeczowych i merytorycznych uwag. Dla instytucji z *[Nazwa Państwa]* należy stosować te same procedury dotyczące czasu na otrzymanie uwag i ustosunkowanie się do nich, określone w Załączniku 13 ICAO, Rozdział 6.

Uwaga.— [Organ Badania] powinien zawrzeć planowane zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w projekcie Raportu Końcowego, zapraszając odbiorców do przedstawiania uwag.

10.6 ODBIORCY RAPORTU KOŃCOWEGO

[Organ Badania] powinno wysłać bezzwłocznie egzemplarz Raportu Końcowego do:

- a) Państwo, które wszczęło badanie;
- b) Państwo Rejestracji;
- c) Państwo Operatora;
- d) Państwo Konstruktora;
- e) Państwo Producenta;
- f) każde Państwo, które uczestniczyło w badaniu;
- g) każdego Państwa, którego obywatele ponieśli śmierć lub doznali poważnych urazów; i
- h) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urzędnika lub ekspertów.

10.7 DYSTRYBUCJA I PUBLIKACJA RAPORTÓW KOŃCOWYCH

10.7.1 Wnioski wyciągnięte podczas badania zawarte w Raporcie Końcowym są ważne dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Szeroka dystrybucja Raportu Końcowego jest niezbędna dla zapobiegania podobnym zdarzeniom na przyszłość i informowania opinii publicznej. Dlatego *[Organ Badania]* powinien przestrzegać wymagań Załącznika 13 ICAO, p. 6.5 i powinien udostępnić Raport Końcowy do publicznej wiadomości jak najszybciej i, jeśli to możliwe, w ciągu dwunastu miesięcy.

10.7.2 *[Organ Badania]* powinien rozprowadzić egzemplarze Raportu Końcowego do wszystkich Państw i stron uczestniczących w badaniu, jak również do rodzin ofiar wypadku, jeśli wyrażono takie życzenie.

[Investigation Authority] should also forward copies of the Final Report to ICAO, when the aircraft involved has a maximum mass of over 5 700 kg.

10.7.3 Transparent distribution to the general public assists in maintaining public confidence in the aviation system. The *[Investigation Authority]* should make the Final Report available to the general public on its internet website.

10.7.4 If the Final Report cannot be made publicly available in twelve months, the *[Investigation Authority]* should make an interim statement publicly available on each anniversary of the occurrence, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.

10.8 SAFETY RECOMMENDATIONS

10.8.1 General

10.8.1.1 Because the sole objective of accident and incident investigations are conducted in accordance with ICAO Annex 13, the *[Investigation Authority]* should recommend in a dated transmittal letter to the appropriate authorities in *[Name of State]*, as well as authorities in other States, any prevention action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety. The *[Investigation Authority]* should address any safety recommendations arising from its investigations in a dated transmittal letter to the accident investigation authorities of other States concerned and, when ICAO documents are involved, to ICAO.

10.8.1.2 Furthermore, the *[Investigation Authority]* should encourage that all participants in an investigation take appropriate and immediate safety actions to correct identified safety deficiencies, without the need for the issuance of formal safety recommendations.

10.8.1.3 The *[Investigation Authority]* investigators should provide information on any safety issues identified, safety actions already taken, and proposals for safety recommendations to be considered for inclusion in the Final Report. The *ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation* (Doc 9756), Part IV — *Reporting*, contains detailed guidance on formulating safety recommendations and language for writing safety recommendations.

10.8.2 Follow-up of safety recommendations

10.8.2.1 The *[Investigation Authority]* has a safety recommendation “tracking system” to ensure follow-up on safety recommendations issued to organizations in *[Name of State]* and to other States to determine if safety actions have been taken to satisfy the recommendations, if actions are planned, or the reasons why the recipients are not taking actions. For safety recommendations received from another State, the *[Investigation Authority]* should inform the proposing State, within ninety days of the transmittal correspondence, of safety actions taken or under consideration, or the reasons why no actions should be taken.

10.8.2.2 Records of outgoing and incoming safety recommendation follow-up correspondence with *[Name of State]* organizations and with other States should be maintained as part of the accident investigation files at the *[Investigation Authority]*.

[Organ Badania] powinien także przekazać egzemplarze Raportu Końcowego do ICAO, jeśli statek powietrzny biorący udział w wypadku miał masę maksymalną ponad 5700 kg.

10.7.3 Transparentna dystrybucja wśród opinii publicznej pomaga utrzymywać publiczne zaufanie do systemu lotnictwa. [Organ Badania] powinien udostępnić Raport Końcowy opinii publicznej na swojej stronie internetowej.

10.7.4 Jeśli Raportu Końcowego nie można podać do publicznej wiadomości przed upływem dwunastu miesięcy, [Organ Badania] powinien wydać tymczasowe oświadczenie do publicznej wiadomości w każdą rocznicę zdarzenia, opisując postępy badania i wszelkie zgłaszane kwestie bezpieczeństwa.

10.8 ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

10.8.1 Postanowienia ogólne

10.8.1.1 Ponieważ jedynym celem badania wypadków i incydentów, prowadzonego zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO jest zapobieganie takim zdarzeniom w przyszłości, [Organ Badania] powinien zalecić w datowanym liście przewodnim do odpowiednich organów w [Nazwa Państwa], jak również organów w innych Państwach, wszelkie działania zapobiegawcze, których niezwłoczne wprowadzenie uważa za niezbędne dla poprawy bezpieczeństwa lotniczego. [Organ Badania] powinien skierować wszelkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wynikające z jego badań w datowanym liście przewodnim do organów badania wypadków innych Państw i do ICAO, jeżeli dotyczą dokumentów ICAO.

10.8.1.2 Ponadto, [Organ Badania] powinien zachęcać wszystkich uczestników badania do podjęcia odpowiednich i niezwłocznych działań dla poprawy bezpieczeństwa przez naprawienie zidentyfikowanych nieprawidłowości dotyczących bezpieczeństwa, bez potrzeby wydawania formalnych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

10.8.1.3 Badacze [Organu Badania] powinni dostarczać informacji o wszelkich zidentyfikowanych kwestiach bezpieczeństwa, już podjętych działaniach dla poprawy bezpieczeństwa i propozycjach zaleceń dotyczących bezpieczeństwa do rozważenia pod kątem włączenia do Raportu Końcowego. *Podręcznik badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756), Część IV — Sprawozdawczość*, zawiera szczegółowe wskazówki na temat formułowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i języka, którym należy pisać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

10.8.2 Monitoring zaleceń dotyczących bezpieczeństwa

10.8.2.1 [Organ Badania] ma „system śledzenia” zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, aby zapewnić monitoring zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych organizacjom w [Nazwa Państwa] i w innych Państwach w celu stwierdzenia, czy podjęto działania dla poprawy bezpieczeństwa w zgodzie z zaleceniami, czy działania takie są zaplanowane, albo z jakich powodów odbiorcy nie podjęli takich działań. Odnośnie do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa otrzymanych z innego Państwa, [Organ Badania] powinien poinformować proponujące Państwo w ciągu dziewięćdziesięciu dni od pisma przewodniego o działaniach dla poprawy bezpieczeństwa już podjętych lub rozważanych, albo o powodach, dla których nie trzeba podejmować żadnych działań.

10.8.2.2 W ramach akt badania wypadków w [Organie Badania] należy prowadzić dokumentację wychodzącej i przychodzącej korespondencji następczej dotyczącej zaleceń dotyczących bezpieczeństwa z organizacjami w [Nazwa Państwa] i z innymi Państwami.

10.9 REOPENING OF AN INVESTIGATION

If, during the course of an investigation, even after the Final Report has been released, new factual information becomes available, or if the original analyses were determined to be in error, the *[Investigation Authority]* should reopen the investigation to examine any new evidence or erroneous analyses, using the same procedures for the original investigation. Depending on the results of the reopened investigation, the *[Investigation Authority]* should correct the factual record of the investigation and publish a revised Final Report, if necessary.

10.9 WZNOWIENIE BADANIA

Jeśli podczas badania, nawet po wydaniu Raportu Końcowego, stają się dostępne nowe informacje faktograficzne lub jeśli stwierdzono, że pierwotne analizy były błędne, [*Organ Badania*] powinien wznowić badanie w celu zbadania nowego materiału dowodowego lub błędnych analiz, stosując te same procedury co przy pierwotnym badaniu. Zależnie od wyników wznowionego badania, [*Organ Badania*] powinien skorygować faktograficzną dokumentację badania i w razie potrzeby opublikować zmieniony Raport Końcowy.

Chapter 11

REPORTING TO THE ICAO ACCIDENT/INCIDENT DATA (ADREP) REPORTING SYSTEM

11.1 ADREP PRELIMINARY REPORTS

11.1.1 When the aircraft involved in an accident is of a maximum mass of over 2 250 kg, the *[Investigation Authority]* should send the Preliminary Report (reference to ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraph 7.1) to:

- a) the State of Registry or the State of Occurrence, as appropriate;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture;
- e) any State that provided relevant information, significant facilities or experts; and
- f) ICAO.

11.1.2 When an aircraft involved in an accident has a mass of less than 2 250 kg and when airworthiness or matters considered being of interest to other States are involved, the *[Investigation Authority]* should forward the Preliminary Report (reference to ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraph 7.2) to:

- a) the State of Registry or the State of Occurrence, as appropriate;
- b) the State of the Operator;
- c) the State of Design;
- d) the State of Manufacture; and
- e) any State that provided relevant information, significant facilities or experts.

11.1.3 The Preliminary Report should be sent within 30 days of the date of the accident. When matters directly affecting safety are involved, the Preliminary Report should be sent as soon as the information is available and by the most suitable and expeditious means available (reference to ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraph 7.4).

11.1.4 The *[Investigation Authority]* should dispatch the Preliminary Report to the States involved and ICAO, in accordance with ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraphs 7.1 to 7.4.

Rozdział 11

SPRAWOZDAWCZOŚĆ W SYSTEMIE PRZEKAZYWANIA DANYCH O WYPADKACH/INCYDENTACH ICAO (ADREP)

11.1 RAPORTY WSTĘPNE ADREP

11.1.1 Jeśli statek powietrzny biorący udział w wypadku ma maksymalną masę większą niż 2250 kg, [Organ Badania] powinien przesłać Raport wstępny (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.1) do:

- a) Państwa Rejestracji lub Państwa Miejsca Zdarzenia, stosownie od okoliczności;
- b) Państwa Operatora;
- c) Państwa Konstruktora;
- d) Państwa Producenta;
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urzędnicy lub eksperci; i
- f) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

11.1.2 Jeśli statek powietrzny biorący udział w wypadku ma masę poniżej 2250 kg, a okoliczności dotyczą zdolności do lotu lub kwestii, którymi mogą być zainteresowane inne Państwa, to [Organ Badania] powinien skierować Raport wstępny (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.2) do:

- a) Państwa Rejestracji lub Państwa Miejsca Zdarzenia, stosownie do okoliczności;
- b) Państwa Operatora;
- c) Państwa Konstruktora;
- d) Państwa Producenta; i
- e) każdego Państwa, które udostępniło istotne informacje, ważne urzędnicy lub eksperci.

11.1.3 Raport wstępny powinien zostać wysłany w ciągu 30 dni od daty wypadku. W przypadku problemów bezpośrednio dotyczących bezpieczeństwa, Raport Wstępny wysła się natychmiast po uzyskaniu informacji, za pomocą najbardziej odpowiedniego i najszybszego dostępnego środka (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.4).

11.1.4 [Organ Badania] powinien wysłać Raport wstępny do Zainteresowanych Państw i ICAO, zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.1 to 7.4.

11.2 ADREP ACCIDENT/INCIDENT DATA REPORTS

11.2.1 When the aircraft involved in an accident is of a maximum mass of over 2 250 kg, the *[Investigation Authority]* should send, as soon as practicable after the investigation, the Accident/Incident Data Report to ICAO. Further, the *[Investigation Authority]* should, upon request, provide other States with pertinent information in addition to that made available in the Accident/Incident Data Report (reference to ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraphs 7.5 and 7.6).

11.2.2 When the *[Investigation Authority]* conducts an investigation into an incident to an aircraft of a maximum mass of over 5 700 kg, the *[Investigation Authority]* should send, as soon as is practicable after the investigation, the Incident Data Report to ICAO (reference to ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraph 7.7).

11.2.3 The *[Investigation Authority]* should dispatch the Accident/Incident Data Report to the States involved and ICAO, in accordance with ICAO Annex 13, Chapter 7, paragraphs 7.5 to 7.7.

11.2 RAPORT INFORMACYJNY O WYPADKU/INCYDENCIE ADREP

11.2.1 Jeśli statek powietrzny biorący udział w wypadku ma maksymalną masę większą niż 2250 kg, *[Organ Badania]* powinien wysłać możliwie jak najszybciej po badaniu, Raport informacyjny o wypadku/incydencie do ICAO. Ponadto, *[Organ Badania]* powinien, na życzenie, dostarczyć innym Państwom stosownych informacji ponad te, które ujęto w raporcie informacyjnym o wypadku/incydencie (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.5 i 7.6).

11.2.2 Kiedy *[Organ Badania]* prowadzi badanie wypadku statku powietrznego o masie maksymalnej ponad 5700 kg, *[Organ Badania]* powinien wysłać możliwie jak najszybciej po badaniu, Raport informacyjny o incydencie do ICAO (patrz Załącznik 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.7).

11.2.3 *[Organ Badania]* powinien wysłać Raport informacyjny o wypadku/incydencie do Zainteresowanych Państw i ICAO, zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, Rozdział 7, p. 7.5 to 7.7.

Chapter 12

ACCIDENT PREVENTION MEASURES — ACCIDENT/INCIDENT DATABASE SYSTEM

[[Mandatory and voluntary incident reporting systems are required by ICAO Annex 13, Chapter 8. This chapter should include the details of the State's incident reporting systems, as well as its policies and procedures for analyses and sharing of data from such systems. Suggested text follows.]]

12.1 INCIDENT REPORTING SYSTEMS

12.1.1 In accordance with ICAO Annex 13, Chapter 8, *[Name of State]* has established a mandatory incident reporting system to facilitate collection of information on actual or potential safety deficiencies. *[Name of State]* has also established a voluntary incident reporting system that is non-punitive and affords protection to the sources of the information.

12.1.2 The information contained in accident and incident investigation reports and in incident reporting database(s) should be analysed to determine any preventive actions required. If the analyses of data identify safety matters of interest to other States, *[Name of State]* should forward such safety information to other States as soon as possible.

12.1.3 Regardless of the source of safety recommendations (accident/incident reports, database analyses, or safety studies), if they should be sent to another State, they should also be transmitted to that State's investigation authority.

12.2 EUROPEAN CO-ORDINATION CENTRE FOR AVIATION INCIDENT REPORTING SYSTEMS (ECCAIRS) DATABASE, ANALYSES AND SHARING OF DATA

[[If the State has an accident and incident database and data analysis system compatible with the ICAO ADREP system, that system should be described in this paragraph. If the State does not have an accident and incident database and analysis system compatible with the ICAO ADREP system, it may consider adopting the European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System (ECCAIRS) programme to meet ICAO Annex 13, Chapter 8 requirements, as suggested in text below.]]

12.2.1 ICAO Annex 13 contains requirements for States to establish and maintain an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual and potential safety deficiencies obtained, including that from its incident reporting system, and to determine any preventive actions required.

12.2.2 States should consider implementing an ICAO ADREP-compatible system for their accident/incident reporting system, as well as for collecting, storing and disseminating relevant safety information.

Rozdział 12

ŚRODKI ZAPOBIEGANIA WYPADKOM — SYSTEM BAZY DANYCH WYPADKÓW/INCYDENTÓW

[[Systemy obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania incydentów są wymagane przez Załącznik 13 ICAO, Rozdział 8. Niniejszy rozdział powinien zawierać szczegółowe informacje o systemach zgłaszania incydentów w Państwie, jak również jego zasad i procedur analizy i udostępniania danych z takich systemów. Poniżej zalecany tekst.]]

12.1 SYSTEMY ZGŁASZANIA INCYDENTÓW

12.1.1 Zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, Rozdział 8, *[Nazwa Państwa]* ustanowiło system obowiązkowego zgłaszania incydentów w celu ułatwienia zbierania informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa. *[Nazwa Państwa]* ustanowiło także system dobrowolnego zgłaszania incydentów, który jest bezsankcyjny i zapewnia ochronę źródeł informacji.

12.1.2 Informacje zawarte w raportach z badania wypadków i incydentów oraz w bazach danych incydentów powinny być analizowane w celu określenia wymaganych działań zapobiegawczych. Jeśli analizy tych danych zidentyfikują problemy bezpieczeństwa ważne dla innych Państw, to *[Nazwa Państwa]* powinno niezwłocznie przekazać te informacje dotyczące bezpieczeństwa do innych Państw.

12.1.3 Niezależnie od źródła zaleceń dotyczących bezpieczeństwa (raporty z wypadków/incydentów, analizy baz danych, lub analiz bezpieczeństwa), jeśli mają być wysłane do innego Państwa, to powinny też być przesłane do organów badania wypadków w tym Państwie.

12.2 EUROPEJSKIE CENTRUM KOORDYNACJI SYSTEMÓW ZGŁASZANIA INCYDENTÓW LOTNICZYCH (ECCAIRS) BAZA DANYCH, ANALIZY I UDOSTĘPNIANIE DANYCH

[[Jeśli Państwo ma systemu baz danych wypadków i incydentów oraz analizy danych zgodny z systemem ADREP ICAO, ten system powinien zostać opisany w niniejszym punkcie. Jeśli Państwo nie ma systemu baz danych wypadków i incydentów oraz analizy danych zgodnego z systemem ADREP ICAO, może rozważyć przyjęcie programu Europejskiego Centrum Koordynacji Systemów Zgłaszania Incydentów Lotniczych (ECCAIRS) aby spełnić wymagania Załącznika 13 ICAO, Rozdział 8, jak to jest zalecone w tekście poniżej.]]

12.2.1 Załącznik 13 ICAO zawiera wymagania dotyczące ustanawiania i utrzymywania przez Państwa baz danych wypadków i incydentów w celu ułatwienia skutecznej analizy uzyskanych informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach dotyczących bezpieczeństwa, łącznie z uzyskanymi z własnego systemu zgłaszania incydentów, oraz w celu określenia wymaganych działań zapobiegawczych.

12.2.2 Państwo powinno rozważyć wdrożenie systemu zgodnego z ADREP ICAO jako swojego systemu zgłaszania wypadków i incydentów, jak również do zbierania, przechowywania i rozpowszechniania informacji istotnych dla bezpieczeństwa.

12.2.3 It is noted that the European Union (EU) has established an accident and incident database based on ECCAIRS software, which is fully compatible with the ICAO ADREP system. States are encouraged to implement their accident and incident database based on ECCAIRS, which is made available at no charge.

12.2.3 Zwraca się uwagę, że Unia Europejska (UE) ma ustanowioną bazę danych wypadków i incydentów opartą na oprogramowaniu ECCAIRS, która jest w pełni zgodna z systemem ADREP ICAO. Zachęca się Państwa do wdrażania swoich baz danych wypadków i incydentów opartych na ECCAIRS, która jest udostępniana bezpłatnie.

APPENDICES

ZAŁĄCZNIKI

Appendix A

***[Name of State]* Legislation on Aircraft Accident and Incident Investigation**

— **Aviation Act of *[Name of State]***

— ***[Decree or other Law]* of *[Name of State]***

[[Note.— The relevant State legislation that created the independent accident and incident investigation authority and provided its rights and responsibilities should be inserted in this appendix. Legislation regarding the funding of the authority should also be included in this appendix.]]

Załącznik A
**Ustawodawstwo w [Nazwa Państwa] dotyczące badania wypadków
i incydentów statków powietrznych**

— **Ustawa lotnicza w [Nazwa Państwa]**

— **[Dekret lub inny przepis] w [Nazwa Państwa]**

[[Uwaga.— W tym załączniku powinno być zamieszczone odnośne ustawodawstwo Państwa, które stworzyło niezależny organ badania wypadków i incydentów oraz nadało mu zakres uprawnień i odpowiedzialności. W tym załączniku powinno być także zamieszczone ustawodawstwo dotyczące finansowania tego organu.]]

Appendix B

***[Investigation Authority]* Operating Regulations**

[[Note.— The operating regulations of the [Investigation Authority] should be appended here. The regulations should address, at a minimum, the national requirements emanating from the legislation pertaining to accident and incident investigation and should provide standardized investigation processes in conformance with the SARPs contained in ICAO Annex 13, as well as guidance provided in the ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756).]]

Załącznik B

Przepisy wykonawcze [Organu Badania]

[[Uwaga.— Tu powinny być załączone przepisy robocze [Organu Badania]. Te przepisy powinny przynajmniej określać państwowe wymagania wynikające z ustawodawstwa odnoszącego się do badania wypadków i incydentów oraz przedstawiać znormalizowane procedury badania zgodnie z SARPs zawartymi w Załączniku 13 ICAO, jak również wskazówkami zawartymi w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych ICAO (Doc 9756).]]

Appendix C

Agreements and Memoranda of Understanding (MoUs) with other Organizations

[[Note.— This appendix should contain copies of MoUs and other agreements regarding assistance and cooperation between the [Investigation Authority] and other organizations within the State, such as judicial authorities, the CAA, emergency response agencies, ATS, etc., as well as between the [Investigation Authority] and other States.]]

Załącznik C

Umowy i Protokoły o porozumieniu (MoU) z innymi Organizacjami

[[Uwaga.— Ten załącznik powinien zawierać kopie MoU i innych umów dotyczących pomocy i współpracy pomiędzy [Organem Badania] a innymi organizacjami w Państwie, takimi jak organa wymiaru sprawiedliwości, Organ Lotnictwa Cywilnego, agencje reagowania kryzysowego, służby ruchu lotniczego itp., jak również pomiędzy [Organem Badania] a innymi Państwami.]]

Appendix D

List of Examples of Serious Incidents (Reference to ICAO Annex 13, Attachment C)

Note.— The incidents listed are typical examples of incidents that are likely to be serious incidents. The list is not exhaustive and only serves as guidance to the definition of serious incident.

- Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
- Controlled flight into terrain only marginally avoided.
- Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway¹ or unassigned runway.
- Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway¹ or unassigned runway.
- Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway¹ or unassigned runway.
- Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- Fires and smoke in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
- Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- Flight crew incapacitation in flight.
- Fuel quantity requiring the declaration of an emergency by the pilot.
- Runway incursions classified with severity A. The Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc 9870) contains information on the severity classifications.
- Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.

1. Excluding authorized operations by helicopters.

Załącznik D

Wykaz przykładów poważnych incydentów (Patrz Załącznik 13 ICAO, Załącznik C)

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

- Sytuacje bliskie zderzeniu wymagające manewru w celu uniknięcia zderzenia lub sytuacji niebezpiecznej, lub sytuacja, w której zastosowanie manewru unikowego byłoby właściwe
- Minimalne uniknięcie zderzenia z ziemią w locie kontrolowanym.
- Przerwane starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania¹ lub nieprzydzielonej drogi startowej.
- Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, z drogi kołowania¹ lub nieprzydzielonej drogi startowej.
- Lądowania lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, na drodze kołowania¹ lub nieprzydzielonej drodze startowej.
- Rażące nieosiągnięcie przewidywanych parametrów lotu podczas startu lub początkowego wznoszenia.
- Pożary i dym w przedziale pasażerskim lub w przedziałach towarowych, pożary silnika, nawet jeśli zostały ugaszone z wykorzystaniem środków gaśniczych.
- Zdarzenia wymagające awaryjnego użycia tlenu przez załogę.
- Zniszczenia konstrukcji statku powietrznego lub dezintegracja silnika, łącznie z awarią silnika turbinowego polegającą na wydostaniu się jego części poza obudowę silnika, które nie są klasyfikowane jako wypadek.
- Liczne niesprawności jednego lub większej liczby systemów statku powietrznego, znacząco wpływające na jego użytkowanie.
- Utrata zdolności do wykonywania czynności przez załogę latającą podczas lotu.
- Ilość paliwa wymagająca zgłoszenia przez pilota sytuacji awaryjnej.
- Wtargnięcia na drogi startowe klasyfikowane jako zagrożenie A. Podręcznik dotyczący zapobiegania wtargnięciom na drogę startową (Doc 9870) zawiera informacje na temat klasyfikacji zagrożeń.
- Incydenty podczas startu lub lądowania. Incydenty takie jak niedolot, przelot lub wypadnięcie poza drogę startową.

¹ z wyłączeniem zaaprobowanych operacji śmigłowców.

- System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which could have caused difficulties controlling the aircraft.

 - Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
-

- Awarie systemów, zjawiska atmosferyczne, przekroczenia ograniczeń parametrów lotu lub inne zdarzenia, które mogły spowodować utrudnienia w sterowaniu statku powietrznego.
- Awaria więcej niż jednego systemu w systemie nadmiarowym, niezbędnym do sterowania i nawigacji statku powietrznego.

Appendix E

Individual Development Plan

Individual Development Plan — Aircraft Accident Investigator

Investigator name: Title (operations/engineering/ATC/survival factors/etc.): Grade or position: Supervisor name:					
<i>Knowledge, skills and experience</i>	<i>Source /course</i>	<i>Date obtained</i>	<i>Date of practical experience</i>	<i>Date scheduled for training</i>	<i>Remarks (No. of years, grades, etc.)</i>
Initial response procedures					
On-call procedures					
Notification of other national authorities and organizations					
Securing of records, recordings and samples					
Accident site jurisdiction and security					
Investigator safety — biological hazard training and equipment					
Investigator safety, including psychological stress familiarization					
Recovery of human remains					
Requests for autopsies					
Family assistance					
Investigation procedures					
Authority and responsibilities					
Size and scope of the investigation					
Investigation management (group chairman and IIC) — on-scene domestic and overseas					

Załącznik E

Indywidualny Plan Rozwoju

Indywidualny Plan Rozwoju — Badacz wypadków lotniczych

Nazwisko badacza:					
Tytuł (operacyjny/techniczny/kontroli ruchu lotniczego/czynników przeżycia/itp.):					
Stopień lub stanowisko:					
Nazwisko przełożonego:					
<i>Wiedza, kwalifikacje i doświadczenie</i>	<i>Źródło/kurs</i>	<i>Data uzyskania</i>	<i>Data doświadczenia praktycznego</i>	<i>Data planowanego szkolenia</i>	<i>Uwagi liczba lat, stopnie itp.)</i>
Procedury etapu wstępnego					
Procedury dyżuru telefonicznego					
Powiadamianie innych organów państwowych i organizacji					
Pozyskiwanie dokumentów, nagrań i próbek					
Jurysdykcja i zabezpieczenie miejsca wypadku					
Bezpieczeństwo badaczy wypadków — szkolenie i wyposażenie w zakresie zagrożeń biologicznych					
Bezpieczeństwo badaczy wypadków, w tym oswojenie ze stresem psychologicznym					
Wydobywanie szczątków ludzkich					
Wnioski o sekcje zwłok					
Pomoc rodzinie					
Procedury badań					
Uprawnienia i odpowiedzialność					
Obszar i zakres badań					
Zarządzanie badaniami (przewodniczący grupy i IIC) — na miejscu wypadku, w kraju i za granicą					
Wykorzystanie specjalistów					
Strony uczestniczące w badaniach, pełnomocni przedstawiciele, doradcy i obserwatorzy					
Kontakty z mediami					
Specjalne procedury (operacyjne, techniczne, czynników ludzkich itp.)					

<i>Knowledge, skills and experience</i>	<i>Source /course</i>	<i>Date obtained</i>	<i>Date of practical experience</i>	<i>Date scheduled for training</i>	<i>Remarks (No. of years, grades, etc.)</i>
Use of specialists					
Parties to the investigation, accredited representatives, advisers and observers					
Dealing with news media					
Specialty procedures (operations, engineering, human factors, etc.)					

Investigator name:					
Title (operations/engineering/ATC/survival factors/etc.):					
Grade or position:					
Supervisor name:					
<i>Knowledge, skills and experience</i>	<i>Source /course</i>	<i>Date obtained</i>	<i>Date of practical experience</i>	<i>Date scheduled for training</i>	<i>Remarks (No. of years, grades, etc.)</i>
Report writing					
Internal and external correspondence					
Specialist field notes and factual reports					
Specialist analysis report					
Safety recommendations					
Final Reports					
Technical papers					
Speeches					
Seminar and meeting attendance					
International Society of Air Safety Investigators (ISASI)					
Flight Safety Foundation (FSF)					

Nazwisko badacza:

Tytuł (operacyjny/techniczny/kontroli ruchu lotniczego/czynników przeżycia/itp.):

Stopień lub stanowisko:

Nazwisko przełożonego:

<i>Wiedza, kwalifikacje i doświadczenie</i>	<i>Źródło/kurs</i>	<i>Data uzyskania</i>	<i>Data doświadczenia praktycznego</i>	<i>Data planowanego szkolenia</i>	<i>Uwagi liczba lat, stopnie itp.)</i>
Pisanie raportu					
Korespondencja wewnętrzna i zewnętrzna					
Specjalistyczne notatki robocze i raporty faktograficzne					
Raport z analizy specjalistycznej					
Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa					
Raporty końcowe					
Dokumenty techniczne					
Przemówienia					
Obecność na seminariach i spotkaniach					
Międzynarodowe Stowarzyszenie Badaczy Bezpieczeństwa Lotniczego (ISASI)					
Fundacja Bezpieczeństwa Lotniczego (FSF)					
Seminaria związane ze specjalnością techniczną					
Grupy robocze ICAO					
Regionalne grupy robocze					
Inne					

<i>Knowledge, skills and experience</i>	<i>Source /course</i>	<i>Date obtained</i>	<i>Date of practical experience</i>	<i>Date scheduled for training</i>	<i>Remarks (No. of years, grades, etc.)</i>
Seminars related to technical specialty					
ICAO working groups					
Regional working groups					
Other					
Basic, advanced or specialty courses attended and certificates — after being hired					
<i>Name of course or institution</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarks (certificates, etc.)</i>		
Recurrent training					
<i>Name of course or institution</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarks (certificates, etc.)</i>		
On-the-job-training (OJT) (minimum of two cases)					
<i>Identification of accidents</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarks</i>		
OJT — domestic accident					
OJT — domestic accident					
Participation as an observer (OJT) at investigations conducted by other States					
<i>Identification of accidents</i>	<i>Dates</i>		<i>Remarks</i>		

Odbyte kursy podstawowe, zaawansowane lub specjalistyczne i świadectwa — po zatrudnieniu		
<i>Nazwa kursu lub instytucji</i>	<i>Daty</i>	<i>Uwagi (świadectwa itp.)</i>
Szkolenia okresowe		
<i>Nazwa kursu lub instytucji</i>	<i>Daty</i>	<i>Uwagi (świadectwa itp.)</i>
Szkolenia praktyczne (podczas pracy) (minimum dwa)		
<i>Identyfikacja wypadków</i>	<i>Daty</i>	<i>Uwagi</i>
OJT — wypadek krajowy		
OJT — wypadek krajowy		
Udział jako obserwator (OJT) w badaniach prowadzonych przez inne Państwo		
<i>Identyfikacja wypadków</i>	<i>Daty</i>	<i>Uwagi</i>

Appendix F

Wreckage and Parts Release Form

[Investigation Authority]
Investigation Number

The [Investigation Authority] is conducting an investigation into the following aviation safety matter.

Investigation title and/or other description — aircraft make, model, registration, date of occurrence, etc.

The items listed below are no longer required by the [Investigation Authority] as part of its safety investigation.

Note.— It is strongly recommended that components be inspected by authorized personnel where it is intended for them to be returned to operational service.

Item details (description and condition)	Date returned

[Investigation Authority] IIC or Delegate

Signature of IIC/Delegate

Name of IIC/Delegate

Date

Phone

Fax

Email

Please return a signed copy of this form to the above person at the [Investigation Authority]

Owner or agent acknowledgement

I accept custody of the listed items.

Owner or Agent's name

Phone

Signature of Owner or Agent

Date

— END —

Załącznik F

Formularz zwolnienia szczątków i części

[Organ Badania]
Numer badania

[Organ Badania] prowadzi badanie w następującej sprawie dotyczącej bezpieczeństwa lotniczego.

Tytuł i/lub inny opis badania — producent, model, znaki rejestracyjne statku powietrznego, data zdarzenia itp.

Elementy wymienione poniżej nie są już potrzebne *[Organowi Badania]* jako przedmiot jego badań dotyczących bezpieczeństwa.

Uwaga.— Zaleca się usilnie, aby upoważniony personel sprawdzał elementy w przypadkach, kiedy planuje się przywrócić ich do użytku operacyjnego.

Informacje na temat elementu (opis i stan)	Data zwrotu

[Organ Badania] IIC lub Przedstawiciel

Podpis IIC/Przedstawiciela

Nazwisko IIC/Przedstawiciela

Data

Telefon

Faks

E-mail

()

()

Proszę zwrócić podpisany egzemplarz niniejszego formularza wymienionej powyżej osobie w *[Organie Badania]*

Potwierdzenie właściciela lub agenta

Przejmuję pieczę nad wymienionymi elementami.

Nazwisko właściciela lub agenta

Telefon

()

Podpis właściciela lub agenta

Data

— KONIEC —