

1230**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 4 czerwca 2003 r.

w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych

Na podstawie art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zasady postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych;
- 2) szczegółowe zasady udostępniania sprawozdań i zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych;
- 3) zasady przekazywania i udostępniania sprawozdań przejściowych i informacji o wypadkach i incydentach lotniczych właściwym organizacjom, organom i zainteresowanym osobom.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

- 2) Aneks 13 do Konwencji ICAO — dokument regulujący zasady badania wypadków lotniczych stanowiący załącznik do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701);
- 3) Komisja — Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych utworzoną na podstawie art. 17 ustawy;
- 4) poważne uszkodzenie ciała — uszkodzenia ciała odniesione przez osobę w wypadku lotniczym, które:
 - a) spowodowały, że osoba ta wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, w ciągu siedmiu dni od chwili odniesienia uszkodzenia ciała, lub
 - b) doprowadziły do złamania jakiejkolwiek kości, z wyłączeniem prostych złamań nosa, palców rąk lub nóg, lub
 - c) związane są z rozerwaniem tkanek, powodującym silne krwawienie, porażenia nerwów, mięśni lub ścięgien, lub
 - d) związane są z uszkodzeniami jakiegokolwiek organu wewnętrznego, lub

- e) związane są z oparzeniami co najmniej drugiego lub trzeciego stopnia, obejmującymi więcej niż 5% powierzchni ciała, lub
 - f) związane są z potwierdzonym faktem oddziaływania biologicznych czynników zakaźnych, substancji toksycznych lub szkodliwego promieniowania;
- 5) śmiertelne uszkodzenie ciała — oznacza uszkodzenie ciała odniesione przez osobę w wypadku lotniczym, którego skutkiem jest śmierć tej osoby, która nastąpiła przed upływem 30 dni od dnia wypadku;
- 6) zalecenia bezpieczeństwa — wnioski, propozycje i zalecenia organu prowadzącego badanie, oparte na informacjach uzyskanych w toku badania, mające na celu zapobieganie wypadkom lub incyden-
tom lotniczym;
- 7) zespół badawczy — osoby powołane każdorazowo do przeprowadzenia niezbędnych czynności mających na celu zebranie dowodów i udokumentowanie przebiegu wypadku lub incydentu lotniczego, pozwalające na ocenę zaistniałych faktów i podjęcie przez Komisję uchwały zamykającej badanie.

Rozdział 2

Zasady postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych

§ 3. 1. Powiadomienie o zaistnieniu wypadku lub incydentu lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności.

2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Komisja wzajemnie informują się o zaistnieniu wypadku lub incydentu lotniczego niezwłocznie po uzyskaniu przez nich informacji.

§ 4. 1. Po otrzymaniu informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego Przewodniczący Komisji powołuje zespół badawczy i wyznacza osobę kierującą tym badaniem.

2. Po otrzymaniu informacji o zaistnieniu incydentu lotniczego Przewodniczący Komisji powołuje zespół badawczy i wyznacza osobę kierującą tym badaniem albo informuje, odpowiednio, użytkownika statku powietrznego, zwanego dalej „użytkownikiem”, organ służb ruchu lotniczego albo zarządzającego lotniskiem o odstąpieniu od badania tego incydentu.

3. W przypadku odstąpienia przez Komisję od badania incydentu lotniczego, komisję badającą to zdarzenie powołuje podmiot, o którym mowa w ust. 2, wskazany przez Przewodniczącego Komisji.

§ 5. W badaniu wypadku lub incydentu lotniczego nie może brać udziału osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w tym wypadku lub incyden-
cie, nadzorowała lot lub skok, w którym on nastąpił, lub mogła mieć wpływ na jego przebieg.

§ 6. Zespół badawczy i komisja badająca incydent lotniczy przystępują do czynności badawczych tak szybko, jak to tylko możliwe.

§ 7. Kierujący zespołem badawczym po przybyciu na miejsce wypadku powiadamia właściwy miejscowo organ Policji lub prokuratury o przystąpieniu do badania. W przypadku gdy organy te nie podjęły postępowania, powiadamia odpowiednio użytkownika albo zarządzającego lotniskiem.

§ 8. Kierujący badaniem wypadku lub incydentu lotniczego jest obowiązany do:

- 1) zapewnienia sprawnego i zgodnego z zasadami i metodyką przeprowadzenia badania;
- 2) przygotowania projektu raportu końcowego zawierającego propozycję wniosków i zaleceń oraz przekazania go wraz z odpowiednimi dokumentami Komisji, niezwłocznie po zakończeniu czynności badawczych.

§ 9. Osoby uczestniczące w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego obowiązane są do:

- 1) prowadzenia czynności badawczych w sposób rzetelny i obiektywny, wykorzystując w pełni swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe;
- 2) ochrony informacji zebranych w trakcie badania zgodnie z wymaganiami przepisów o ochronie danych osobowych;
- 3) nieujawniania zebranych informacji bez zezwolenia Komisji.

§ 10. 1. Jeżeli w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego wyłoni się podejrzenie, że został on spowodowany czynem przestępczym, kierujący badaniem powinien zawiadomić o tym właściwy miejscowo organ prokuratury lub Policji.

2. Jeżeli w związku z wypadkiem lub poważnym incy-
dentem lotniczym wszczęto dochodzenie lub śledztwo, Komisja jest obowiązana do udzielania pomocy organowi prowadzącemu postępowanie przygotowawcze, zabezpieczenia do jego dyspozycji śladów i dowodów oraz przedstawienia temu organowi wyników swych badań.

§ 11. 1. Działania podejmowane na miejscu wypadku powinny być wykonywane w taki sposób, aby bez uszczerbku dla poszkodowanych jak najmniej naruszyć stan, w jakim znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki bezpośrednio po wypadku, oraz aby nie zostały zniszczone lub zatarte pozostawione ślady.

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

3. Dokonujący działań, o których mowa w ust. 2, powinni utrwalić dostępnymi środkami obraz wraku statku powietrznego przed zmianą miejsca położenia, jeżeli jest to możliwe.

§ 12. 1. Bez zgody kierującego badaniem nie można rozporządzać statkiem powietrznym i przedmiotami z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi z wypadkiem lub incydem lotniczym, a w szczególności zabierać ich z miejsca wypadku lub incydentu lotniczego.

2. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub incydem lotniczemu, bądź jego części, i ładunek, a także inne dowody związane z tym zdarzeniem, mogą być wydane właścicielowi przed zakończeniem badań tylko za zgodą Przewodniczącego Komisji, a w przypadku badania zdarzenia przez komisję, o której mowa w § 4 ust. 3, za zgodą kierującego tą komisją. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, odpowiednie zarządzenia w tej sprawie wydaje organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze.

§ 13. 1. Kierujący zespołem badawczym powinien spowodować niezwłocznie zbadanie, na zawartość w organizmie alkoholu lub innych środków powodujących osłabienie sprawności psychofizycznej, wszystkich osób, co do których zachodzi podejrzenie, że przyczyniły się do zaistnienia wypadku lotniczego, a w razie potrzeby i możliwości przeprowadzić dodatkowe badania, czy nie wystąpiły inne okoliczności powodujące osłabienie sprawności fizycznej lub psychicznej, wymaganej w czasie pełnienia czynności lotniczych.

2. Przy badaniu incydentu lotniczego ust. 1 stosuje się odpowiednio.

§ 14. 1. Komisja bada wypadki i incydenty lotnicze w kolejności, w jakiej się wydarzyły. Kolejność badania może zostać zmieniona ze względu na wagę zdarzenia. O zmianie kolejności decyduje Przewodniczący Komisji.

2. Komisja powinna, mimo zmiany kolejności badań, wykonać niezbędne czynności mające na celu zabezpieczenie dowodów.

§ 15. 1. Badanie wypadku lub incydentu lotniczego obejmuje:

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

2. Badanie prowadzone przez komisję użytkownika, organu zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzają-

cego lotniskiem prowadzi się na zasadach określonych dla zespołu badawczego, chyba że rozporządzenie stanowi inaczej.

§ 16. 1. Komisja po otrzymaniu dokumentacji, o której mowa w § 8 pkt 2, może:

- 1) uznać wyniki badań zespołu za wystarczające i podjąć uchwałę zamykającą badanie wypadku lub incydentu lotniczego, a następnie przekazać akta badania wraz z uchwałą ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.

2. Uchwałę zamykającą badanie wypadku lub incydentu lotniczego podejmuje się większością głosów, na posiedzeniu Komisji, w którym uczestniczy co najmniej: Przewodniczący Komisji lub jego zastępca, pięciu członków oraz kierujący zespołem badawczym wyznaczonym do badania danego wypadku lub incydentu lotniczego.

3. Każdy z członków Komisji może zgłosić zdanie odrębne, które zamieszcza się na końcu uchwały. Zgłoszenie zdania odrębnego wymaga uzasadnienia.

§ 17. W posiedzeniu zamykającym badanie incydentu prowadzonego przez komisję użytkownika, organu służb ruchu lotniczego albo zarządzającego lotniskiem powinny uczestniczyć co najmniej trzy osoby.

§ 18. Komisja, sprawując nadzór nad badaniem prowadzonym przez komisję użytkownika, organu służb ruchu lotniczego albo zarządzającego lotniskiem, może w każdym stadium prowadzenia badania:

- 1) wyznaczyć swojego przedstawiciela do wzięcia udziału w badaniu prowadzonym przez komisję;
- 2) zalecić powołanie nowej komisji;
- 3) zalecić wyznaczenie innej osoby kierującej komisją lub zmianę osób wchodzących w jej skład;
- 4) przejąć badanie prowadzone przez komisję i przekazać je powołanemu przez siebie zespołowi badawczemu.

§ 19. 1. Raport z badania incydentu lotniczego, prowadzonego przez użytkownika, organu zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem przesyła się wraz z zebraną dokumentacją Komisji, która może:

- 1) uznać wyniki za wystarczające i przesłać raport końcowy wraz z aktami badania do ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie;
- 3) powołać zespół badawczy i przekazać mu sprawę do ponownego badania.

2. Kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przechowuje się w Komisji.

§ 20. 1. Oryginały dokumentacji w sprawie badania wypadków lub incydentów lotniczych przekazuje się Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Komisja przechowuje kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 1.

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

§ 21. 1. Uczestnictwo przedstawicieli pełnomocnych państw obcych i ich doradców w badaniu prowadzonym przez Komisję odbywa się zgodnie z zasadami określonymi w Aneksie 13 do Konwencji ICAO i innych, wiążących Rzeczpospolitą Polską, przepisach międzynarodowych w tym zakresie.

2. Komisja, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, może wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela w celu uczestniczenia w badaniu wypadku lub incydentu lotniczego prowadzonego przez komisję obcego państwa.

3. Komisja może wyznaczyć jednego lub kilku doradców, proponowanych przez użytkownika oraz podmioty odpowiedzialne za projekt typu i montaż finalny statku powietrznego, w celu udzielenia pomocy swojemu pełnomocnemu przedstawicielowi.

4. Komisja udziela pomocy władzom lotniczym i organom badania wypadków lotniczych krajów, których statek powietrzny uległ wypadkowi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na których terytorium uległ wypadkowi polski statek powietrzny. Pomoc może być udzielona na wniosek zainteresowanych podmiotów.

§ 22. 1. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego Komisja może wznowić już zakończone badanie, o czym powiadamia ministra właściwego do spraw transportu.

2. Przepisy § 4 oraz § 16 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 3

Zasady udostępniania sprawozdań i zaleceń Komisji

§ 23. 1. Użytkownik, osoby uczestniczące w wypadku lub incydencie lotniczym oraz ponoszące jego skutki mają prawo do zapoznania się z projektem raportu końcowego z przeprowadzonego badania. Przy udostępnianiu projektu Komisja zapewnia ochronę praw osób trzecich.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, mają prawo do wnoszenia zastrzeżeń i uwag mających na celu określenie stanu faktycznego wypadku lub incydentu lotniczego.

3. Udostępnianie dokumentacji, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy raportów sporządzonych przez komisję użytkownika, organu zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem.

§ 24. Jeżeli wynika to z przepisów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską, Komisja przekazuje projekt raportu końcowego do konsultacji zainteresowanym stronom, na zasadach określonych tymi przepisami.

§ 25. 1. Po zakończeniu badania wypadku lub incydentu lotniczego Komisja przekazuje raport końcowy z tego badania:

- 1) właścicielowi statku powietrznego;
- 2) użytkownikowi;
- 3) organom wymiaru sprawiedliwości wraz z kopią akt — jeżeli prowadzone jest w tej sprawie postępowanie;
- 4) organowi zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającemu lotniskiem — jeżeli okoliczności badanego wypadku lub incydentu lotniczego wskazują na taką konieczność.

2. Użytkownikowi może być przekazana kopia akt na jego umotywowany wniosek.

§ 26. 1. W przypadku badania wypadku lub incydentu lotniczego obcego statku powietrznego raport końcowy Komisja przekazuje właściwym organom państwa:

- 1) rejestracji statku;
- 2) użytkownika;
- 3) konstruktora i producenta statku — w przypadku gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2 250 kg;
- 4) którego obywatele zginęli bądź odnieśli poważne uszkodzenia ciała w tym wypadku;
- 5) uczestniczącego w badaniach lub pomagającego w jego przeprowadzeniu.

2. Raporty przesyłane za granicę sporządza się w jednym z oficjalnych języków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zwanej dalej „ICAO”.

§ 27. Komisja udostępnia w swojej siedzibie do wglądu raporty końcowe zainteresowanym osobom na ich wniosek. Zainteresowany ma prawo na swój koszt otrzymać jedną kopię raportu końcowego.

§ 28. Raporty końcowe, o których mowa w § 26 i 27, powinny być sporządzone w sposób zapewniający ochronę danych osobowych.

§ 29. Wnioski i zalecenia wynikające z badania wypadku lub incydentu lotniczego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, działając na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18 ustawy, ogłasza w Dzienniku Urzędowym

Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w możliwie najkrótszym czasie.

Rozdział 4

Zasady przekazywania i udostępniania informacji

§ 30. 1. Komisja, przystępując do badania, powiadamia o wypadku lub incydencie lotniczym, w którym brał udział polski statek powietrzny:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) użytkownika;
- 3) władze lotnicze państwa właściciela, producenta i konstruktora statku;
- 4) Dyrektora Regionalnego Biura ICAO na Europę i Północny Atlantyk — w przypadku gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2 250 kg.

2. Gdy wypadkowi uległ obcy statek powietrzny, Komisja powiadamia władze lotnicze państwa:

- 1) rejestracji statku;
- 2) użytkownika;
- 3) konstruktora i producenta statku;
- 4) Dyrektora Regionalnego Biura ICAO na Europę i Północny Atlantyk — w przypadku gdy dopuszczalny maksymalny ciężar startowy statku powietrznego przekracza 2 250 kg.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 2, posiada formę informacji wstępnej, zawierającej dane o statku powietrznym, jego załodze i pasażerach, ilości ofiar, miejscu i czasie, w którym wypadek lub incydent lotniczy nastąpił, oraz jego okolicznościach. Informację wstępną sporządza się w jednym z oficjalnych języków ICAO.

§ 31. Kierujący badaniem niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacje o okolicznościach i faktach mogących stanowić zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, w celu dalszego rozpowszechniania wśród użytkowników statków powietrznych, niezależnie od formalnego zakończenia badania wypadku lub incydentu lotniczego, przy którym zaistniały.

§ 32. Informacji dotyczącej przebiegu badania wypadków lub incydentów lotniczych udziela Przewodniczący Komisji lub upoważniona przez niego osoba.

Rozdział 5

Przepisy końcowe

§ 33. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 czerwca 1964 r. w sprawie badania wypadków statków powietrznych (M. P. Nr 44, poz. 210).

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *M. Pol*