



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Raportowanie zdarzeń z udziałem skoczków spadochronowych

PRZEWODNIK DLA SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH



Wrzesień 2025



Spis treści

WSTĘP	2
MAPA FORMULARZA ZGŁOSZENIOWEGO	3
WYPEŁNIANIE FORMULARZA – ZNACZENIE POSZCZEGÓLNYCH PÓL.....	4
PODSUMOWANIE	19



WSTĘP

Niniejszy przewodnik ma na celu wsparcie dla dokonujących zgłoszeń zdarzeń lotniczych z udziałem skoczków spadochronowych w prawidłowym raportowaniu zdarzeń.

Koncentruje się on na trzech głównych obszarach:

- Opisu struktury formularza zgłoszeniowego „General Aviation (V3)”,
- Opisu poszczególnych pól wymagających uzupełnienia,
- Zasad raportowania zdarzeń z udziałem skoczków spadochronowych w systemie ECCAIRS2.

Poprawne raportowanie zdarzeń nie tylko zwiększa bezpieczeństwo operacji z udziałem skoczków spadochronowych, ale również przyczynia się do doskonalenia procesów zarządzania w zakresie bezpieczeństwa wykonywania skoków.



MAPA FORMULARZA ZGŁOSZENIOWEGO

Po otwarciu formularza **General Aviation (V3)**, po lewej stronie znajduje się pole nawigacji z zakładkami (niektóre z nich posiadają opcję rozwijania na podstrony).

- Zakładka „Occurrence” rozwija listę kolejnych stron wymagających uzupełnienia oraz otwiera po prawej stronie **Occurrence**.
- Zakładka **Reporting History**.
- Zakładka **Event Type**.
- Zakładka **Aircraft & Flight Details**. Rozwijana o kategorię w przypadku zderzenia z ptakiem lub zwierzęciem **Bird & Wildlife strike**.
- Zakładka **Airspace information**.
- Zakładka **Injuries**.



WYPEŁNIANIE FORMULARZA – ZNACZENIE POSZCZEGÓLNYCH PÓL

UWAGA: Poszczególne pola oznaczone czerwoną obwódką lub gwiazdką, są polami obowiązkowymi (nie mogą pozostać „puste”, nawet jeśli nie posiadamy informacji). **Please always fill in the mandatory fields even the information is not known [UNK] or not available [N/A]** - Proszę zawsze wypełniać pola obowiązkowe, nawet jeśli informacja jest nieznana [UNKNOWN] lub niedostępna [N/A].

Zakładka Occurrence

HEADLINE

Headline:* - Krótkie streszczenie zaistniałego zdarzenia.

Konstrukcja nagłówka powinna być możliwie jak najkrótsza, czytelna, wymowna, zrozumiała dla przeciętnego czytelnika i składać się z „faktów-fraz”. Należy unikać zdań, które są długie i wielokrotnie złożone. Nie należy stosować skrótów, chyba że są to powszechne skróty lotnicze takie jak ATC, ILS itp.

WHEN & WHERE

UTC date:* - Data UTC zdarzenia.

UTC oznacza uniwersalny czas koordynowany (Universal Time Coordinated), znany również jako czas Zulu. UTC jest standardem czasu powszechnie stosowanym na całym świecie, w oparciu o czas na południku 0° wschód/zachód (południk przechodzący przez Greenwich), dawniej wyrażany jako GMT.

Format daty UTC to DD/MM/RRRR.

State/area of occ:* - Państwo/obszar zdarzenia.

Określenie państwa lub obszaru geograficznego, na którym wystąpiło zdarzenie.

Wybieramy z listy rozwijanej w przypadku Polski (FIR EPWW): Europe and North Atlantic > Poland > Mazowieckie (wybierany jest region – kraj – województwo w przypadku Polski)

Location name:* - Miejsce zdarzenia.

Rubryka miejsce zdarzenia jest polem tekstowym otwartym i jego standaryzacja jest trudna do osiągnięcia, jednakże istnieją pewne ogólne zasady, które można uwzględnić przy jego wypełnianiu. Lokalizacja powinna być precyzyjna, ale powinny być podawane nazwy miejsc będące ogólnikami (tzn. nie należy wpisywać haseł takich jak np.: kabina, bramka, droga kołowania, stanowisko postojowe lub



droga startowa etc.). Musi to być lokalizacja geograficzna - czyli nazwa lotniska lub nazwa lotniska w połączeniu z np.: numerem miejsca postojowego lub drogi kołowania albo drogi startowej. Dla zdarzeń, które miały miejsce:

1. na lotnisku - należy użyć Wskaźnika lokalizacji lotniska (ID 05) (aby uniknąć pomyłek należy użyć zarówno kodu ICAO jak i nazwy lotniska, na przykład: EDDB : Berlin-Schönefeld). Można go skopiować z atrybutu 5 wskaźnika lokalizacji.
2. poza lotniskiem tj. poniżej przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub na ziemi - należy użyć nazwy najbliższego zasiedlonego obszaru lub obiektu geograficznego (miasto/wioska, szczyt góry, jezioro, lotnisko, konstrukcja offshore). Można ją wpisać z przysłówkami takimi jak „niedaleko”, „w pobliżu”, „na zachód od” itp. stawiając je w nawiasie po nazwie np: Leverkusen (na zachód od). Umożliwi to dokładniejszą identyfikację lokalizacji zdarzenia.

AERODROME - Aerodrome General

Location indicator: * - Wskaźnik Lokalizacji Lotniska (Kod Lotniska ICAO).

Wskaźnik lokalizacji lotniska i nazwa. Nazwa lotniska to kod wskaźnika lokalizacji ICAO i kod IATA (jeśli został przypisany) lub wskaźnik krajowy.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Lotnisko w tym kontekście to także lotnisko lub lądowisko dla helikopterów.

Odległe miejsca wykonywania operacji znajdujące się poza lotniskiem takie jak: miejsca lądowania śmigłowców, szybowce poza lądowiskami itp., nie powinny być uważane za lotnisko.

Lotnisko zaangażowane jest w zdarzenie, wtedy gdy miało ono miejsce bezpośrednio na lotnisku lub w jego pobliżu.

Lotnisko, które zaangażowane jest w zdarzenie niekoniecznie jest tym, na którym je wykryto. W przypadku gdy następuje przekierowanie lotu na inne lotnisko, to to lotnisko, na które nastąpiło przekierowanie, powinno być wybrane.

Uwaga:

1. Wskaźnik lokalizacji ICAO i wskaźnik IATA może zmieniać się na przestrzeni lat. Np. OTHH (DOH): Międzynarodowy port lotniczy Hamad („New Doha”) odziedziczył swój kod IATA z zamkniętego OTBD (DOH): Doha Międzynarodowe lotnisko.
2. EDDB (BER): Port lotniczy Berlin-Brandenburg odziedziczył swój kod ICAO po EDDB (SXB): Berlin-Schönefeld.
3. Niektóre krajowe organy lotnicze przypisują kody krajowe, zwykle dla mniejszych lotnisk/lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców.

Te kody nie są zgodne z żadnymi standardami międzynarodowymi, dlatego mogą być mylące. Np. KJSY: Lotnisko Stanowe Joseph ma kod FAA „JSY”, który jest kodem IATA LGSO (JSY): Lotnisko Syros.

W związku z tym, że lista wartości lotnisk może nie być zaktualizowana, należy upewnić się że wybrana wartość jest aktualna.

Jeżeli nazwa lotniska nie jest dostępna na liście wartości, po wybraniu właściwego państwa należy wpisać odrębnie nazwę w polu tekstowym.

Location on aerodrome: - Lokalizacja na Lotnisku

Miejsce zdarzenia na lotnisku lub w jego pobliżu (konkretne miejsce zdarzenia na lotnisku).

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Ten atrybut powinien być zakodowany zawsze, gdy wypełnione jest pole **Wskaźnik lokalizacji lotniska (ID 05).**

Lotnisko w tym kontekście należy rozumieć także jako lotnisko lub lądowisko dla helikopterów.

Odległe miejsca wykonywania operacji znajdujące się poza lotniskiem takie jak: miejsca lądowania śmigłowców, szybowce poza lądowiskami itp., nie powinny być uważane za lotnisko.



Uwaga: W pobliżu lotniska (ID 27) (sąsiedztwo lotniska) należy rozumieć jako miejsce poza lotniskiem, ale w jego obrębie obejmującym:

- 8 km (4 NM) od ARP w odniesieniu do lotniskowego reagowania kryzysowego (AMC2 ADR.OPS.B.005(b) Aerodrome emergency planning);
- 10 km (5,5 NM) od ARP ze względu na przeszkody (GM1 ADR-DSN.Q.846 Lighting of fixed objects);
- 13 km (7NM) od ARP w przypadku wystąpienia Birdstrike (Airport Services Manual - Doc 9137 AN/898 Part 3 Wildlife Control and Reduction - 4.7 OFF-AIRPORT BIRDS).

OCCURRENCE CLASSIFICATION

Responsible entity:* - (REPORTING ENTITY) **Podmiot odpowiedzialny.**

Zidentyfikowanie podmiotu odpowiedzialnego, który dokonuje zgłoszenia.

Atrybut ten stanowi listę rozwijalną, z której należy wybrać odpowiednio Państwo oraz kategorię podmiotu, do której przynależy jednostka raportująca.

Occurrence category:* - **Kategoria zdarzenia.**

Wysokopoziomowa kategoryzacja zdarzenia oparta na najlepszej wiedzy i/lub faktach. Zazwyczaj więcej niż jedna kategoria ma zastosowanie do jednego zdarzenia, w związku z tym wszystkie odpowiednie powinny one być wybrane (niektóre kategorie wykluczają się nawzajem, dalsze szczegóły można znaleźć w definicjach wartości tego atrybutu). **Uwaga:** *Kategoria zdarzenia niekoniecznie jest przyczyną zdarzenia.*

Occurrence class:* - **Klasa zdarzenia.**

Klasyfikacja zdarzenia w odniesieniu do jego skutków. Klasa zdarzenia jest jednym z najważniejszych atrybutów w statystykach wysokiego poziomu, dlatego przy wyborze wartości do zakodowania niezbędne jest dokładne zapoznanie się ze szczegółowym opisem wartości, którą chcemy wybrać. Wypadek i Poważny incydent wiążą się z prawnymi zobowiązaniami do przeprowadzenia badania przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych (lub inny właściwy organ), w związku z tym to tenże organ podejmuje ostateczną decyzję dotyczącą klasyfikacji zdarzenia.

Weather relevant:* - **Pogoda ma znaczenie.**

Czy czynniki pogodowe miały wpływ na zaistniałe zdarzenie.

Jeśli pogoda miała wpływ na zdarzenie, zaleca się wypełnienie (o ile informacje są dostępne) odpowiednich atrybutów.

Chociaż ten atrybut poddany jest subiektywnej ocenie, pogodę należy uznać za istotną w przypadkach:

- gdy pojawiły się nieprognozowane warunki pogodowe lub gdy prognozowane wystąpiły z większą intensywnością niż oczekiwano, w związku z czym załoga została zaskoczona (np. uskok wiatru, nieoczekiwane oblodzenie itp.).
- gdy miała znaczący wpływ na przebieg wydarzeń. Lot był celowo wykonywany w znanych, „złych” warunkach pogodowych (np. spodziewany i wyraźnie zgłoszony wiatr boczny na podejściu, zmuszający załogę do odejścia na drugi krąg lub prowadzący do wypadnięcia z DS itp.).

Uwaga: *Warunki pogodowe mogą również przyczyniać się do zdarzeń niezwiązanych z operacjami lotniczymi, tj. operacji lotniskowych, operacji ANSP, uszkodzeń infrastruktury na lotnisku itp.*

W przypadku szybowców lub paralotni, utrata warunków wznoszenia nie powinna być uważana za wpływ pogody (o ile nie było to związane z żadnymi ekstremalnymi lub nieoczekiwanymi zjawiskami).

Warunki dzień/noc, jeśli nie są związane z jakimikolwiek znaczącymi zjawiskami pogodowymi, nie powinny być uważane za istotne w atrybucie dotyczącym pogody.



Dang goods involved:* - (Dangerous goods involved). W zdarzeniu miały udział niebezpieczne towary.

Informacja, czy w zdarzeniu brały udział towary niebezpieczne. Przedmioty lub substancje, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska i które są wymienione na liście towarów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi Instrukcjami. Załącznik 18 ICAO, Załącznik 6, część I. Uwaga: Towary niebezpieczne są klasyfikowane w Załączniku 18, Rozdział 3.

Highest damage:* - Najpoważniejsze uszkodzenie statku powietrznego.

Najwyższy poziom uszkodzeń poniesionych przez jakikolwiek statek powietrzny biorący udział w zdarzeniu.

Gdy wiele statków powietrznych zostało uszkodzonych podczas zdarzenia, należy wpisać najwyższy poziom uszkodzeń wśród tych statków powietrznych.

Gdy statek powietrzny doznał wielu uszkodzeń podczas zdarzenia, należy wpisać najwyższy poziom uszkodzenia.

Poziom uszkodzenia statku powietrznego powinien być rozpatrywany jako uszkodzenie jego jako całości, a nie pojedynczego elementu (np. uszkodzenie silnika, nawet jeśli zostanie on zniszczony, nie musi być traktowane jako istotne uszkodzenie statku powietrznego).

Uszkodzenie komponentu systemu zamkniętego nie powinno być postrzegane jako uszkodzenie statku powietrznego.

Uwaga: Bez względu od zamiaru wykonania lotu (chodzi tu o zdarzenia z zamiarem wykonania lotu lub bez zamiaru wykonania lotu) mającego miejsce podczas zdarzenia, jeśli statek powietrzny został uszkodzony lub jego uszkodzenie zostanie wykryte na późniejszym etapie, należy go uzupełnić.

Dobre praktyki:

- Należy wybrać prawidłową wartość zawsze, bez względu na udział statku powietrznego w zdarzeniu, np. jeśli statek powietrzny nie doznał uszkodzeń wybierz „brak” („none”).

Injury level:* - Najwyższy stopień urazów.

Najwyższy poziom obrażeń odniesionych przez jakąkolwiek osobę w zdarzeniu.

Urazem nie jest istniejący wcześniej stan chorobowy (choroba).

Gdy wiele osób zostało rannych w wyniku zdarzenia, należy wybrać najwyższy poziom obrażeń. Wybrana wartość powinna również odpowiadać wartościom wprowadzonym w ramach sumy ogólnej następujących atrybutów:

- Śmiertelny (Fatal);
- Poważny (Significant);
- Lekki (Minor);
- Brak (None);
- Nieznany (Unknown).

Uwaga: Bez uszczerbku dla definicji wypadku i urazów (śmiertelnych, poważnych, lekkich) zgodnie z rozporządzeniem (UE) Nr 996/2010 należy wpisać wszelkie obrażenia, które nastąpiły podczas jakiegokolwiek fazy operacji lotniczych, operacji naziemnych lub czynności obsługowych.

Dobre praktyki to:

- Należy wybrać prawidłową wartość rodzaju obrażeń zawsze, bez względu na to czy wystąpiły jakieś obrażenia podczas zdarzenia, czy nie. Np. jeśli nikt nie odniósł obrażeń, należy wybrać wartość „brak” („none”).



WEATHER INFORMATION

Weather conditions: - Warunki atmosferyczne.

Pole nieobowiązkowe. Ogólne warunki pogodowe w rejonie występowania zjawiska, np. VMC, IMC lub nieznane.

Zakładka Reporting History

Reporting entity: * - Podmiot raportujący.

Zidentyfikowanie podmiotu, który dokonuje zgłoszenia. Atrybut ten stanowi listę rozwijalną, z której należy wybrać odpowiednio Państwo oraz kategorię podmiotu, do której przynależy jednostka raportująca.

Reporter's language: * - Język dokonującego zgłoszenia.

Język używany przez zgłaszającego do opisu zdarzenia. Powinien być zawsze zakodowany, gdy obecny jest opis z perspektywy osoby raportującej.

W przypadku dokonywania zgłoszenia w języku polskim wybieramy z listy wartość „POLISH”.

Report status: - Status sprawozdania.

Status zdarzenia z punktu widzenia organizacji.

Ten atrybut określa aktualny status zdarzenia pod względem rozpatrywania zgłoszeń i działań następczych na poziomie organizacji.

Jeśli organizacja zdecyduje się nie podejmować działań następczych w związku ze zgłoszonym zdarzeniem, wówczas status zdarzenia powinien być „zamknięty”. W przeciwnym razie zaleca się wybranie statusu „otwarty”.

Uwaga: Po wybraniu statusu „otwarty” organizacja ma do 30 dni na uzupełnienie pól o wstępne wyniki przeprowadzonej analizy i informacje o wszelkich podjętych działaniach oraz organizacja przekazuje ostateczne wyniki analizy, gdy tylko są one dostępne i co do zasady nie później niż trzy miesiące (90 dni) od daty powiadomienia o zdarzeniu. Po tym czasie wartość w polu status sprawozdania powinna być zmieniona na „zamknięty”.

Reporter's description (narrative) * - Opis z perspektywy osoby raportującej.

Opis zdarzenia i jego szczegółów przez wprowadzającego zgłoszenie. Dowolny tekst napisany przez osobę wprowadzającą zgłoszenie, który opisuje zdarzenie z jej perspektywy.

W tym miejscu umieszczany jest opis wszystkich znanych faktów dotyczących zdarzenia.

Treść opisu powinna być zrozumiała dla czytelnika spoza Twojej organizacji. **Nie należy tutaj wprowadzać danych osobowych takich jak imiona i nazwiska, numery telefonów, numery licencji, adresy itp. oraz wrażliwych informacji medycznych dotyczących chorób, szczegółowych objawów czy leków. Ponadto, jeśli nie jest to konieczne, zaleca się unikanie nazw funkcji i stanowisk.**

Wszystkie użyte w opisie skróty powinny być wyjaśnione (zwłaszcza te związane z konkretnymi statkami powietrznymi/systemami naziemnymi lub te, które są specyficzne dla działań i procesów w twojej organizacji).

Powyższe wytyczne dotyczą również wszystkich innych pól opisowych: **Inne informacje (ID 1085), Analiza/kontynuacja (ID 1067), Ocena ryzyka (ID 1068), Działania ograniczające ryzyko (ID 1069) i Wnioski (ID 1070)**, które powinny być używane, gdy ma to zastosowanie.

Organizacje i władze nie mogą usuwać żadnych szczegółów (poza usunięciem danych osobowych) zaraportowanych w zdarzeniu przez zgłaszającego.



Report identification:* - Numer sprawozdawczy.

Numer identyfikacyjny odnoszący się do dokumentacji organizacji dotyczącej raportowanego zgłoszenia.

Numer identyfikacyjny przydzielony przez Podmiot raportujący (ID 447) dla zgłaszanego zdarzenia odnoszący się do raportu końcowego stworzonego przez organizację.

Report version - Wersja raportu.

Pole nieobowiązkowe. Wersja raportu dostarczona przez osobę lub organizację w celu ułatwienia zarządzania raportowaniem następczym po analizie.

Risk classification:* - Klasyfikacja ryzyka.

Klasyfikacja ryzyka raportowana przez organizację. Wewnętrzna klasyfikacja ryzyka organizacji raportującej, zgodnie z przyjętą w danej organizacji metodologią (indeks ryzyka).

Uwaga: Użyj pola „Klasyfikacja ryzyka”, jeśli przeprowadzono ocenę ryzyka. W przeciwnym razie wpisz „Nie dotyczy”.

Zakładka Event Type

EVENT TYPES

Event type:* - Rodzaj przypadku.

Typy przypadków dla danego zdarzenia lotniczego. Predefiniowana lista typów przypadków opisujących dane zdarzenie lotnicze.

Przypadki (ID 390) i Kategorie zdarzenia (ID 430) powinny być ze sobą spójne, dlatego też podczas kodowania należy wybierać rodzaje przypadków w taki sposób, aby były one dopasowane i stanowiły uzupełnienie Kategorii zdarzeń.

Kodowane powinny być wszystkie właściwe przypadki dla raportowanego zdarzenia, a nie tylko jeden główny. Dobrą praktyką kodowania przypadków jest ich dodawanie w kolejności chronologicznej. Zapewnia to lepszą czytelność oraz kompletność „łańcucha” zdarzeń.

Upewnij się, że wybrane przypadki są odpowiednie dla jednostki macierzystej, do której przynależysz (np. Call sign confusion może być wybrany przez załogę statku powietrznego lub służby ATM).

Przykład:

Raportujemy zdarzenie, w którym statek powietrzny wykonał odejście na drugi krąg ze względu na inny statek powietrzny, który pod wpływem zaistniałego konfliktu znaków wywoławczych niepoprawnie skołował i spowodował nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową. Te 4 przypadki (co najmniej 4) powinny być zakodowane w kolejności chronologicznej ich występowania.

Call sign confusion → Taxi Clearance Deviation → Runway incursion → Go-around

W celu przedstawienia pełnego obrazu zdarzenia, zaleca się (jeśli jest to możliwe) dopasować dla każdego wybranego **Typu przypadku (ID 390)** fazę zdarzenia (**ID 391**) oraz powiązać każdy wybrany przypadek z jednostką biorącą w nim udział (statek powietrzny, lotnisko, jednostka ANS itd.), lub którą zdarzenie dotknęło w danym momencie.

Przypadki następce (**Consequential events**) powinny być zawsze poprzedzone innymi przypadkami, które doprowadziły do tej konsekwencji.

Przykład:

Uszkodzenia statku powietrznego powstałe w wyniku zderzenia/uderzenia powinny być poprzedzone pierwotną przyczyną, która do tego doprowadziła. Jeśli jest ona nieznana, można użyć typu przypadku „Nieznane”.



Uwaga: W przypadku skoczków spadochronowych na chwilę obecną stosuje się zazwyczaj Event: „**Any Other Events**”.

Phase: - Faza lotu.

Faza lotu związana ze zdarzeniem. Najważniejsza faza operacji, podczas której doszło do zdarzenia. Obsługa techniczna nie jest uważana za lot/operację.

Zakładka Aircraft & Flight Details

Aircraft & Flight Details – OCCURRENCE ON GROUND?

Wskaźnik określający, czy w momencie zdarzenia statek powietrzny znajdował się w powietrzu, czy też nie.

Aircraft & Flight Details – AIRCRAFT DETAILS.

State of registry:* - Państwo rejestru statku powietrznego.

Państwo, w którym rejestrze jest wpisany statek powietrzny.

Nie należy go mylić z Państwem/obszarem zdarzenia (ID 454) lub Państwem Operatora z atrybutu Nazwa Operatora (ID 215). Prefiks rejestracji statku powietrznego odpowiada państwu rejestracji.

Aircraft category:* - Kategoria statku powietrznego.

Każdy statek powietrzny posiada unikalną kategorię, dlatego też tą wartość należy uzupełnić w odniesieniu do atrybutu **Producent/Model (ID 21)**.

Należy pamiętać, że te same modele statków powietrznych mogą być certyfikowane lub zarejestrowane w różnych kategoriach, dlatego zawsze należy sprawdzić, jaka jest prawidłowa wartość dla konkretnego statku powietrznego. (w odniesieniu do ICAO CICTT ADREP).



Odnośnie spadochronów należy kodować jak na poniższym obrazie:



Select the value you want to include

- > Fixed Wing
- > Hybrid
- > Lighter-than-air
 - Not Applicable
- > Other
 - Flex-Wing
 - > Hang-glider
 - Non-powered Hang-glider
 - Powered Hang-glider
 - Other
 - Para-motors/para-planes
 - Parachute
- > Paraglider
 - Non-powered Paraglider
 - Powered Paraglider
- Rocket
- Space Plane
- > Rotary Wing

Manufacturer/model:* - Marka/model/seria statku powietrznego.

Nazwa producenta i modelu statku powietrznego zgodnie z Międzynarodowym Standardem ICAO CICTT dla grupowania marek, modeli i serii statków powietrznych. W większości przypadków wartość reprezentuje certyfikowaną, oficjalną nazwę, a nie nazwę handlową/popularnie używaną.

W przypadku modeli statków powietrznych (producentów), które nie są dostępne na liście, należy wybrać wartość „Inne” („Other”) z odpowiednim typem statku powietrznego lub wartością „niezmapowane” (jeśli ma zastosowanie) oraz następnie uzupełnić informacje w polu „dodatkowy tekst” dowolną nazwą producenta i modelu.

Jeśli Seria/Podserie danego modelu nie są dostępne na liście wartości, należy wybrać wyższy poziom na liście i uzupełnić informacje w sekcji „dodatkowy tekst”.

Odnosnie spadochronów można zastosować wybór jak poniżej:

Select the value you want to include

- > OSKBES
- > OTHER
 - Generic
 - Hang-glider
 - Military
 - Not mapped
 - Parachute
 - Paraglider
 - Paramotor/paraplane
 - Rocket
 - Spaceplane
 - UAS/RPAS
- > OZONE POWER
- > PAND M AVIATION
- > PAC



Aircraft registration:* - Znak rejestracyjny statku powietrznego.

Znak rejestracyjny statku powietrznego (jest to pole tekstowe), alternatywnie nazywany numerem ogonowym, jest unikatowym kodem przypisanym do statku powietrznego. Stanowi on wymagane przez ICAO oznaczenie, znajdujące się na zewnątrz każdego cywilnego statku powietrznego, używane do jego identyfikacji.

Rejestracja wskazuje państwo rejestru statku powietrznego. Jej początek jest kombinacją alfanumeryczną odnoszącą się do narodowości lub wspólnego znaku, po której następuje kombinacja liter i/lub cyfr.

NALEŻY UPEWNIĆ SIĘ, ŻE W NUMERZE REJESTRACYJNYM PRAWIDŁOWO UŻYWANY JEST ŁĄCZNIK/MYŚLNIK „-” (np.: LN-BKA nie LNBKA).

Statek powietrzny może mieć tylko jedną rejestrację w jednej jurysdykcji, która może być zmieniana w okresie użytkowania statku powietrznego.

W przypadku statków powietrznych wojskowych lub państwowych w tym miejscu można wpisać numer taktyczny, jeśli statek powietrzny nie ma rejestracji cywilnej. W przypadku tych statków powietrznych, które mają zarówno rejestrację cywilną, jak i państwową (numer taktyczny), w tym miejscu należy wpisać rejestrację cywilną.

W przypadku zdarzeń, których rejestracja nie jest znana zgłaszającemu (ale w zdarzeniu uczestniczył statek powietrzny), należy wpisać w tym miejscu wyrażenie „UNKNOWN”.

W przypadku zdarzeń, które nie są związane z pojedynczym płatowcem (problem z flotą, problem projektowy dotyczący wszystkich statków powietrznych określonego typu, spadochron itp.), należy użyć wyrażenia „N/A”.

Mass group:* - Grupa wagowa statku powietrznego.

Grupa wagowa statku powietrznego oparta jest na maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MTOM) określonej w indywidualnej dokumentacji statku powietrznego (ta sama wersja statku powietrznego może mieć różne MTOM). Waga jest wartością stałą i nie zmienia się wraz ze zmianami temperatury, wysokości lub dostępnej drogi startowej. (Nie dotyczy spadochronów, stosujemy – „Not applicable”).

Serial number:* - Numer seryjny producenta.

Numer seryjny statku powietrznego nadany przez producenta.

W tym polu należy wpisać numer seryjny producenta (Manufacturer Serial Number - MSN). W związku z tym, że statki powietrzne mogą mieć przypisane kilka różnych numerów takich jak: numer linii (Line Number - LN), numer zmiennej (Variable Number), numer produkcji (Production Number), numer bloku (Block Number), upewnij się, że właśnie ten (MSN) numer został wprowadzony w tym polu.

W przypadku zdarzeń, w których brał udział statek powietrzny, a numer seryjny producenta nie jest znany zgłaszającemu należy wpisać słowo „Nieznany (Unknown)”.

W przypadku zdarzeń, które nie są związane z pojedynczym płatowcem (problem z flotą, problem projektowy dotyczący wszystkich statków powietrznych określonego typu itp.), należy użyć wyrażenia „N/A”.

Propulsion type:* - Rodzaj napędu statku powietrznego.

Rodzaj układu napędowego zastosowanego w danym statku powietrznym, m.in. silnik elektryczny, silnik tłokowy, silnik turboodrzutowy lub turbowentylatorowy. Niektóre wartości tego atrybutu mogą wydawać się podobne, jednak reprezentują różne typy silników, np.: turbośmigłowy i turbowałowy; turbowentylatorowy i turboodrzutowy.

Silniki tłokowe (piston engines) wchodzi w skład silników tłokowych (reciprocating engines).



W przypadku spadochronu wprowadzamy „Not applicable albo None”.

Aircraft & Flight Details – FLIGHT DETAILS.

Please always fill in the mandatory fields even the information is not known [UNK] or not available [N/A] (Proszę zawsze wypełniać pola obowiązkowe, nawet jeśli informacja jest nieznana [UNKNOWN] lub niedostępna [N/A]).

Operator:* - Nazwa operatora statku powietrznego.

Nazwa operatora statku powietrznego sprawującego kontrolę operacyjną nad lotem (odpowiedzialnego za lot). Odniesienie: Załącznik 6 ICAO: Część I: Operator: Każda osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo prowadząca lub oferująca działalność, w ramach której użytkowany jest statek powietrzny.

Nazwa operatora (prezentowana na liście rozwijalnej) może być nazwą handlową lub nazwą prawną firmy.

Jeśli nazwa operatora statku powietrznego nie jest dostępna na liście, wybierz odpowiednie Państwo, następnie „Inne” i wpisz nazwę w polu tekstowym. Przed użyciem tej ścieżki należy upewnić się, czy operator nie widnieje na liście pod inną nazwą (np. jeżeli szukaliśmy pod nazwą handlową, sprawdźmy teraz nazwę prawną).

W przypadku zarobkowego transportu lotniczego i operacji specjalistycznych:

- a) Nazwa Operatora odnosi się do nazwy organizacji lub przedsiębiorstwa, które sprawuje kontrolę operacyjną nad lotem, tj. posiada statek powietrzny (dotyczy to również tzw. dry lease) wypisany w Certyfikacie Operatora (AOC).
- b) tzw. leasingu z załogą (wet lease)/ACMI operatorem jest ten, w którego Certyfikacie (AOC) wymieniony jest statek powietrzny.

Odnosnie operacji niekomercyjnych:

- a) certyfikatów ATO/DTO, aeroklubów/stowarzyszeń lotniczych i innych operatorów (NCC) należy wybrać taką nazwę operatora jaką posiadają.
- b) osób fizycznych należy pamiętać o wybraniu poprawnej kategorii/rodzaju operatora (jeśli jest ona znana) np.: Operator prywatny.

Uwaga: w przypadku osób fizycznych nazwa operatora nigdy nie powinna być wypełniona prawdziwym imieniem i nazwiskiem osoby obsługującej statek powietrzny ze względu na ochronę i poufność takich informacji.

Operation type:* - Rodzaj operacji.

Typ operacji wykonywanego lotu. Rodzaj operacji wskazuje na zamiar konkretnego lotu (jest powiązany z posiadanymi przez operatora zezwoleniami/certyfikatami).

Jeżeli podczas jednego lotu ma miejsce kilka rodzajów operacji, należy wybrać ten, który jest główny (ma priorytet), (np.: szkolenie załogi, kontrole wykonywane podczas lotu CAT – należy wybrać odpowiednią wartość dla Commercial Air Transport).

Wartość „holowanie” (towing) stosowana jest do holowania szybowców. W przypadku holowania banerów należy użyć wartości Reklama lotnicza (Aerial advertising ID 18).

Jeżeli podczas lotu został przeprowadzony rodzaj operacji, który był niezatwierdzony należy użyć słowa „Niedozwolone (Illegal)”

Należy zwrócić uwagę na różnice między:

- HEMS (Helicopter Emergency Medical Services) – jej głównym celem jest pomoc ofiarom wypadków lub transport pacjentów z miejsca wypadku do szpitala);



- Pogotowie Lotnicze, status (HOSP), który co do zasady oznacza planowany transport pacjentów, leków, narzędzi lub innego ładunku między szpitalami lub lotniskami; oraz
- Poszukiwanie i Ratownictwo, którego głównym celem jest ratowanie ludzi z odległego obszaru, bez względu na ich stan zdrowia.

Statki powietrzne „biznesowe” będące własnością prywatną w wielu sytuacjach mogą być wykorzystywane do zupełnie innych celów i bez potwierdzenia ze strony operatora trudno jest wybrać prawidłową wartość, dlatego też w przypadku:

- Lotów biznesowych związanych z działalnością gospodarczą operatora/właściciela - należy wybrać wartość -Business;
- Operacji zarobkowych taksówek powietrznych - należy zastosować wartość – Air Taxi);
- Celów prywatnych - należy wybrać odpowiednią wartość Pleasure lub Flight Training/Instructional.

Uwaga: Nie należy mylić z Nazwą Operatora (ID 215) lub Typem Operatora (ID 216).

Flight phase:* - Faza lotu.

Najważniejsza faza operacji, podczas której doszło do zdarzenia. Obsługa techniczna nie jest uważana za lot/operację.

Do celów niniejszej taksonomii: lot (operacja) rozpoczyna się od momentu wejścia jakiegokolwiek osoby na pokład statku powietrznego z zamiarem wykonania lotu i trwa do czasu, gdy wszystkie osoby opuszczają pokład statku powietrznego.

Uwaga: Dla każdego zdarzenia bez zamierzonego lotu, na przykład podczas obsługi technicznej, należy wybrać wartość: „Nie dotyczy”.

W przypadku zdarzeń, które miały miejsce podczas postoju, kołowania, holowania, startu, lądowania; należy wprowadzić Wskaźnik lokalizacji lotniska (ID 05).

Last departure point:* - Ostatni punkt odlotu.

Lotnisko lub miejsce, z którego rozpoczął się lot.

Ostatnie miejsce, z którego startował statek powietrzny jest ostatnim punktem odlotu.

Oznacza to, że w przypadku lotów wieloodcinkowych należy brać pod uwagę ostatnie miejsce, z którego startował statek powietrzny (poza touch and go), a nie początkowy punkt startowy całego lotu.

Lot z Paryża do Sydney z planowanym przesiadką w Doha należy traktować jako dwa oddzielne loty.

Planned destination:* - Planowane miejsce przeznaczenia.

Miejsce zamierzonego lądowania.

Atrybut „Planowane miejsce przeznaczenia” (ID 228) należy traktować jako następny zamierzony punkt lądowania.

Uwaga:

W przypadku wieloodcinkowych operacji lotniczych jako Planowane miejsce przeznaczenia (ID 228) należy traktować następne zamierzone lądowanie (z wyjątkiem touch and go), a nie ostatnie lądowanie jako ostateczne miejsce docelowe całego lotu.

Lot z Paryża do Sydney z planowaną przesiadką w Doha należy traktować jako dwa oddzielne loty.



Ponieważ ten atrybut odnosi się do planowanego miejsca docelowego, w przypadku zdarzeń przekierowania faktyczne lotnisko lądowania zostanie wprowadzone tylko do atrybutu „Wskaźnik lokalizacji lotniska” (ID 05).

Call sign:* - Znak wywoławczy statku powietrznego.

Znak wywoławczy statku powietrznego to grupa znaków alfanumerycznych używanych przez służby ruchu lotniczego do identyfikacji statku powietrznego w łączności powietrze-ziemia oraz ziemia-ziemia.

Uwaga: sygnał wywoławczy lotu czasami różni się od operatora statku powietrznego (np. tzw. „mokry” leasing).

Znak wywoławczy statku powietrznego (jest to pole tekstowe) to grupa znaków alfanumerycznych (bez myślników i spacji) używana przez służby ruchu lotniczego do identyfikacji statku powietrznego w łączności powietrze-ziemia oraz ziemia-ziemia.

Zgodnie z Załącznikiem 10 ICAO, można napotkać trzy różne rodzaje znaku wywoławczego:

Typ A: odpowiada znakowi rejestracyjnemu statku powietrznego (np. SPABC).

Typ B: zaczyna się od telefonicznego desygatora ICAO firmy, po którym następują cztery ostatnie znaki znaku rejestracyjnego statku powietrznego (np. SWRBABC);

Typ C: zaczyna się od telefonicznego desygatora ICAO firmy, po którym następuje identyfikacja lotu (numer lotu) (np. BAW123).

Loty państwowe/specjalne mogą mieć różne formaty, takie jak: TIGER1, CHRISTOPH7, MEDIC4 itp.

Znak wywoławczy może być w każdej chwili zmieniony przez ATC (np. aby uniknąć konfliktów znaków wywoławczych (call sign confusions)).

Uwaga: Znak wywoławczy nie jest numerem lotu (nawet jeśli w niektórych przypadkach zawiera tę samą sekwencję numeryczną).

Znak wywoławczy lotu czasami różni się w zależności od operatora statku powietrznego (np. tzw. wet lease).

Atrybut ten ma na celu zidentyfikowanie konkretnej operacji lotniczej, dlatego też nie należy wpisywać tutaj znaku wywoławczego w postaci innej niż alfanumeryczna (poprawna: BAW1234; niepoprawna: „Speedbird”).

Zakładka podrzędna Bird & Wildlife strike

Pola wypełniane tylko w przypadku zdarzenia z udziałem ptaków i dzikich zwierząt

Birds/wildlife seen: - Szacunkowa liczba zaobserwowanych ptaków i dzikich zwierząt.

Birds/wildlife struck: - Szacunkowa liczba ptaków/dzikich zwierząt, które zderzyły się ze statkiem powietrznym.

Bird size: - Szacunkowa wielkość ptaka (wizualizacja oparta na średniej wadze).

Parts struck: - Części statku powietrznego uderzone przez ptaka (ale niekoniecznie uszkodzone)

Parts damaged: - Części statku powietrznego uszkodzone w wyniku zderzenia z ptakiem.

Pilot advised of birds: - Pilot poinformował o obecności ptaków; (należy wybrać: Yes, Unknown, No).



Species description: - Opis gatunku ptaka/dzikiego zwierzęcia. Generalnie gatunki ptaków/dzikich zwierząt, które brały udział w zdarzeniu. Uwaga: Uwzględniono tam również wpisy dotyczące gatunków innych niż ptaki (ssaki, gady).

Speed (first event): - Prędkość na pierwszym wydarzeniu

Prędkość statku powietrznego (wskazana prędkość lotu) w momencie pierwszego zdarzenia (pole nieobowiązkowe).

Zakładka Airspace information

AIRSPACE

Airspace type: - Rodzaj przestrzeni powietrznej.

Rodzaj przestrzeni powietrznej, m.in. strefa niebezpieczna (D), strefa zakazana (P) lub rejon kontrolowany lotniska (TMA). W przypadku skoków spadochronowych najczęściej używanym rodzajem przestrzeni powietrznej jest (**ATZ** - Aerodrome Traffic Zone). Oznacza ona Strefę Ruchu Lotniskowego, czyli przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach ustanowioną wokół lotniska w celu ochrony ruchu lotniczego, który odbywa się na tym lotnisku i w jego pobliżu. Definicja ta jest stosowana w Załączniku2 ICAO „Przepisy ruchu lotniczego” oraz w Rozporządzeniu (UE) nr 923/2012 „Standardowe europejskie przepisy ruchu lotniczego (SERA)”. W wielu przypadkach ćwiczeń skoczków spadochronowych wykorzystuje się elastyczny element przestrzeni powietrznej jaką jest (**TRA** - Temporary Reserved Area), przestrzeń powietrzna tymczasowo zarezerwowana i przydzielona do wyłącznego użytku konkretnego użytkownika na ustalony okres czasu.

Airspace class: - Klasa przestrzeni powietrznej.

Alfabetycznie wyznaczona klasa przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach, wewnątrz której konkretnie określone są dozwolone rodzaje wykonywanych lotów i dla której zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy wykonywanych operacji (Załącznik 11. ICAO).

Klasa przestrzeni powietrznej określa, jakie konkretnie rodzaje lotów mogą być wykonywane, jakie służby ruchu lotniczego są świadczone i jakie obowiązują przepisy operacji.

Przestrzeń powietrzna ATS jest sklasyfikowana i wyznaczona zgodnie z Załącznikiem 11 ICAO od A do G. ATZ i TRA zwykle występują w klasie przestrzeni G. Klasa G => Dozwolone są loty IFR i VFR i w ich przypadku na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty IFR winny mieć możliwość nawiązania łączności fonicznej powietrze-ziemia. W przypadku wszystkich lotów na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3050 m (10000 ft) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts, z wyjątkiem przypadków, gdy właściwy organ zezwolił na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków



powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Nie jest wymagane zezwolenie ATC. Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3050 m (10000 ft) AMSL, to należy stosować FL 100 zamiast 10000 ft.

FIR/UIR name: - Nazwa FIR/UIR

Rejon Informacji Powietrznej (FIR – Flight Information Region) i Górny Rejon Informacji Powietrznej (UIR – Upper Information Region) to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w obrębie której świadczone są Służba Informacji Powietrznej i Służba Alarmowa.

Należy pamiętać, że granice FIR/UIR mogą nie pokrywać się z granicami państw, zwłaszcza nad morzem lub mniejszymi państwami (np. Przestrzeń powietrzna Jersey znajduje się w obrębie FIR Brest (Francja)). Ponadto niektóre struktury przestrzeni powietrznej mogą być delegowane do jednostek ATC państwa sąsiedniego, formalnie nadal będącymi częścią FIR państwa, powyżej którego terytorium istnieją (tj. część CTR Heringsdorf (Niemcy) znajduje się na terenie FIR Warszawa (Polska)).

Prawidłowe wybranie „FIR/UIR name” w przypadku Polski:

Values ✕

Select the value you want to include

↓1 ↓2 ↓3 ⚙ ⋮

Poland

• EPWW : Warszawa (FIR)

✕ CANCEL SAVE

Przykład prawidłowego wypełnienia zakładki „Airspace information”:

Read Mode

provaOccurrence

Reporting History

Event Type

Aircraft & Flight Details

Bird & Wildlife strike

Airspace information

Injuries

AIRSPACE INFORMATION

Airspace information ✕ + ADD AIRSPACE INFORMATION

AIRSPACE

Airspace type: ATZ ✕

Airspace class: G ✕

FIR/UIR name: Poland > EPWW : Warszawa (FIR) ✕

alternative text

Zakładka Injuries

UWAGA: Pola te należy wypełniać tylko wtedy, gdy jakkolwiek osoba znajdująca się na ziemi lub osoby znajdujące się na statku powietrznym uczestniczącym w zdarzeniu doznały jakichkolwiek urazów/obrażeń.



Osoba wsiadająca/wysiadająca ze statku powietrznego (tylko z zamiarem wykonania lotu) powinna być traktowana jako osoba będąca na pokładzie, a nie jako osoba znajdująca się na ziemi.

Total fatalities:* - łączna liczba śmiertelnych obrażeń.

łączna liczba śmiertelnych obrażeń odniesionych w zdarzeniu. Jest to suma śmiertelnych obrażeń na ziemi i śmiertelnych obrażeń odniesionych na wszystkich statkach powietrznych biorących udział w zdarzeniu.

Total serious injuries:* - Całkowita liczba poważnych obrażeń.

łączna liczba osób doznających poważnych obrażeń w zdarzeniu. Poważny uraz to uraz doznany przez osobę w wypadku, który:

- a) wymaga hospitalizacji trwającej ponad 48 godzin, począwszy od daty wystąpienia urazu; lub
- b) powoduje złamanie jakiegokolwiek kości (z wyjątkiem prostych złamań palców rąk i nóg lub nosa; lub
- c) obejmuje rany szarpane powodujące poważny krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) obejmuje uszkodzenie jakiegokolwiek narządu wewnętrznego; lub
- e) obejmuje oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub oparzenia obejmujące ponad 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmuje potwierdzone narażenie na substancje zakaźne lub szkodliwe promieniowanie.

Total minor injuries:* - łącznie drobne obrażenia.

łączna liczba osób z lekkimi obrażeniami biorących udział w zdarzeniu.

Total fatalities aircraft:* - łączna liczba śmiertelnych obrażeń w statkach powietrznych.

Jest to suma obrażeń śmiertelnych odniesionych na wszystkich statkach powietrznych biorących udział w zdarzeniu.

Total serious injuries-aircraft:* - łączna liczba poważnych obrażeń na pokładzie statku powietrznego.

łączna liczba osób, które odniosły poważne obrażenia na pokładzie statku powietrznego. Poważne obrażenia to obrażenia odniesione przez osobę w wypadku, które:

- a) wymagają hospitalizacji trwającej ponad 48 godzin, począwszy od daty wystąpienia obrażeń; lub
- b) skutkują złamaniem jakiegokolwiek kości (z wyjątkiem prostych złamań palców rąk i nóg lub nosa; lub
- c) obejmują rany szarpane powodujące poważny krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) obejmują uraz jakiegokolwiek narządu wewnętrznego; lub
- e) obejmują oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub oparzenia obejmujące ponad 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmują potwierdzone narażenie na substancje zakaźne lub szkodliwe promieniowanie.

Total minor injuries-aircraft:* - łączna liczba drobnych obrażeń na pokładzie statku powietrznego.

łączna liczba osób z lekkimi obrażeniami na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w zdarzeniu.

UWAGA: Spadochroniarze, którzy doznali urazu podczas opuszczania statku powietrznego, powinni być traktowani jako osoby, które odniosły obrażenia na pokładzie.



Total fatalities ground:* - łączna liczba śmiertelnych obrażeń na ziemi.

Łączna liczba śmiertelnych obrażeń poniesionych przez osoby znajdujące się na ziemi.

Total serious injuries-ground:* - łącznie poważne obrażenia na ziemi.

Łączna liczba osób, które odniosły poważne obrażenia na ziemi. Poważne obrażenia to obrażenia odniesione przez osobę w wypadku, które:

- a) wymagają hospitalizacji trwającej ponad 48 godzin, począwszy od daty wystąpienia obrażeń; lub
- b) skutkują złamaniem jakiejkolwiek kości (z wyjątkiem prostych złamań palców rąk i nóg lub nosa; lub
- c) obejmują rany szarpane powodujące poważny krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) obejmują uraz jakiegokolwiek narządu wewnętrznego; lub
- e) obejmują oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub oparzenia obejmujące ponad 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmują potwierdzone narażenie na substancje zakaźne lub szkodliwe promieniowanie.

Total minor injuries-ground:* - łącznie drobne obrażenia na ziemi.

Łączna liczba osób biorących udział w zdarzeniu, które odniosły lekkie obrażenia.

PODSUMOWANIE

Na potrzeby raportowania zdarzeń lotniczych z udziałem skoczków spadochronowych, należy mieć na uwadze, że:

- spadochron jest => statkiem powietrznym
- skoczek spadochronowy jest => dowódcą statku powietrznego,

Zgłaszanie zdarzeń spadochronowych realizowane jest zgodnie z:

- art. 135a.2. Ustawy - Prawo lotnicze (system obowiązkowego zgłaszania)
- art. 135c.2. Ustawy - Prawo lotnicze (system dobrowolnego zgłaszania),

oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r., Załącznik nr 1, Rozdział 4 - *Organizacja skoków spadochronowych i zrzutów, 1. Ogólne zasady organizacji skoków i zrzutów pkt. 4.1.11) zgłoszenie wypadków i incydentów właściwym organom i służbom.*

Zasady wypełniania pól formularza zgłoszeniowego opracowano na podstawie taksonomii systemu ECCAIRS Aviation 6.0.0.0 oraz Wytycznych Kodowania ECCAIRS (ECG).

Jest to zbiór dobrych praktyk w zakresie zgłaszania i kodowania zdarzeń. Obejmują one wskazówki związane z obowiązkowymi polami danych z załącznika I do rozporządzenia 376/2014 oraz wymaganymi przez właściwy organ. Ujednolicenie schematów raportowania ma na celu podnoszenie jakości gromadzonych danych na poziomie krajowym i europejskim oraz ułatwiać wymianę informacji między państwami i Europejskim Centralnym Repozytorium.

Wszelkie zapytania związane z procesem zgłaszania lub kodowania zdarzeń należy przesyłać na adres e-mail: admin-e2@ulc.gov.pl

Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym
Inspektorat Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym