



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Raportowanie zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych w transporcie lotniczym

PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ



Czerwiec 2025

Wydanie I



SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP _____	3
2.	KLASYFIKACJA ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH _____	4
3.	WYPEŁNIANIE FORMULARZA DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT – DGOR _____	9
4.	RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH W SYSTEMIE ECCAIRS2 ____	11



1. WSTĘP

Niniejszy przewodnik ma na celu wsparcie Agentów Obsługi Naziemnej odpowiedzialnych za obsługę i zarządzanie procesami transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w prawidłowym raportowaniu zdarzeń.

Niniejszy Przewodnik koncentruje się na dwóch głównych obszarach:

- Klasyfikacji zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych, w tym precyzyjnym określaniu rodzaju zdarzeń,
- Zasadach raportowania zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych w systemie ECCAIRS2.

Poprawne raportowanie zdarzeń nie tylko zwiększa bezpieczeństwo transportu lotniczego, ale również przyczynia się do doskonalenia procesów zarządzania w zakresie materiałów niebezpiecznych.



2. KLASYFIKACJA ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Zgodnie z Instrukcjami Technicznymi Doc. 9284 aktualne wydanie, zdarzenia dzielimy na:

- a. Wypadek z materiałami niebezpiecznymi,
- b. Incydent z materiałami niebezpiecznymi,
- c. Inne zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi.

Poniżej przedstawione zostały definicje zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych wraz z przykładami, zarówno w obszarze ładunków lotniczych jak i bagażu pasażerów lub członków załogi.

→ Wypadek z udziałem materiałów niebezpiecznych (*Dangerous goods accident*)

Zdarzenie powiązane z i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w efekcie, którego jakaś osoba odniosła śmiertelny lub poważny uraz lub nastąpiło znaczne zniszczenie mienia lub środowiska. Poważnymi obrażeniami nazywamy obrażenie ciała, którego doznała osoba w wypadku i która:

- a) wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, rozpoczynającej się w ciągu 7 dni licząc od daty doznania obrażenia;
- b) spowodował złamania kości (z wyjątkiem drobnych złamań palców, stóp i nosa);
- c) dotyczy skaleczeń, które spowodowały krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien;
- d) obejmuje obrażenie jakiegokolwiek organu wewnętrznego;
- e) dotyczy poparzeń drugiego lub trzeciego stopnia, lub innych oparzeń obejmujących więcej niż 5% powierzchni ciała;
- f) obejmuje potwierdzone oznaki narażenia się na działanie substancji zakaźnych lub szkodliwe promieniowanie.

Przykłady:

Ładunki lotnicze i poczta:

- Pożar Terminala Cargo,
- Pożar samolotu spowodowany przez materiały niebezpieczne transportowane w ładunkach lotniczych,
- Poważny uraz, który wystąpił u osoby z powodu zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych w ładunkach lotniczych lub w poczcie.

Bagaż pasażerów lub członków załogi:

- Pożar Terminala Pasażerskiego,
- Pożar w samolocie spowodowany przez materiały niebezpieczne przewożone w bagażu pasażera lub członka załogi,
- Poważny uraz, który wystąpił u osoby z powodu zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych przewożonych w bagażu pasażera lub członka załogi.



→ Incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych (*Dangerous goods incident*)

Zdarzenie, inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, niekoniecznie mające miejsce na pokładzie statku powietrznego w wyniku, którego obrażenia poniósł człowiek, lub za sprawą którego miało miejsce zniszczenie mienia lub środowiska, pożar, pęknięcie, wyciek, przeciek płynu lub promieniowanie lub inny dowód na to, że integralność opakowania nie została zachowana. Każde zdarzenie powiązane i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych, które stanowiło poważne zagrożenie dla statku powietrznego i osób na nim się znajdujących jest także uznawane za incydent spowodowany materiałami niebezpiecznymi.

Przykłady:

Ładunki lotnicze i poczta:

- Wyciek lub wysypanie się zawartości z opakowania zawierającego materiały niebezpieczne,
- Uszkodzenie opakowania zewnętrznego świadczące o neutrzymaniu opakowania w całości, bez wpływu na opakowania wewnętrzne,
- Pożar opakowania zawierającego materiały niebezpieczne, bez większego wpływu na mienie i infrastrukturę, w którym miało miejsce zdarzenie.



Bagaż pasażerów lub członków załogi:

- Pożar e-papierosa na pokładzie samolotu,
- Rozlanie kwasu z akumulatora mokrego, który zasila wózek inwalidzki,



- Pożar powerbanka w terminalu pasażerskim, który nie spowodował większych zniszczeń.



Każdy wypadek i incydent muszą zostać raportowane bezpośrednio do obsługiwanego operatora lotniczego oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego poprzez platformę ECCAIRS2. Obowiązkowi raportowania zdarzeń podlegają również materiały niebezpieczne przewożone jako wyjątki np. w poczcie lub na mocy postanowienia specjalnego (*Special Provision*).

→ Inne zdarzenie (Other) Każde zdarzenie z udziałem materiałów niebezpiecznych, które mogło wpłynąć na bezpieczeństwo operacji lotniczych, ludzi, środowiska oraz mienia, w tym:

- nieprawidłowa segregacja, separacja i zabezpieczenie materiałów niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego,
- brak informacji dla kapitana w dokumencie NOTOC o przewożonych materiałach niebezpiecznych, oraz
- każde zidentyfikowanie niezadeklarowanych lub błędnie zadeklarowanych materiałów niebezpiecznych.

Przykłady:

Ładunki lotnicze i poczta:

- Odrzucenie przesyłki zawierającej materiały podczas akceptacji z powodu błędów w dokumentacji, nieprawidłowego opakowania, etykiet lub oznaczeń,
- Wykrycie niezadeklarowanych materiałów niebezpiecznych podczas przyjęcia, obsługi, a nawet załadunku czy rozładunku,
- Nieprawidłowa segregacja materiałów niebezpiecznych podczas magazynowania oraz transportu.





Bagaż pasażerów lub członków załogi:

- Wykrycie zabronionych materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażera po dokonaniu odprawy,
- Zidentyfikowanie etykiet niebezpieczeństwa na bagażu pasażera,
- Brak informacji dla kapitana statku powietrznego o materiałach niebezpiecznych przewożonych przez pasażera (gdy jest wymagane).



Agent Obsługi Naziemnej ma obowiązek zgłosić każdą sytuację, w której materiał niebezpiecznych został nieprawidłowo zadeklarowany. W przypadku ładunków lotniczych dotyczy to zarówno etapu akceptacji materiałów niebezpiecznych, jak również przypadku identyfikacji błędów w porcie transferu i destynacji.

Nieprawidłowo zadeklarowany oznacza nieprawidłowo przygotowany. Błędy mogą dotyczyć wyboru etykiet, ich oznaczeń lub jakości. Wybrano nieodpowiednie opakowanie lub opakowanie nie spełnia wymogów instrukcji pakowania. Dokumentacja została wypełniona z błędami lub nie zawiera wymaganych zapisów.

Agent zgłasza również przypadki wykrycia zabronionych materiałów niebezpiecznych przewożonych w bagażu pasażerów i członków załogi. Określenie „zabronione” dotyczy przedmiotów, których nie wolno zapakować do bagażu w żadnych okolicznościach, tj. np. substancji żrących czy zapalek sztormowych. Obejmuje ono także przedmioty zabronione w danym rodzaju bagażu oraz przekraczające dopuszczalne limity. Papieros elektroniczny jest zabroniony w bagażu rejestrowanym, zapalniczka w bagażu podręcznym, a kamera z baterią o pojemności 200Wh jest zabroniona w bagażu podręcznym, rejestrowanym, jak i przy sobie. Takie zdarzenia raportowane są tylko do właściwej władzy miejsca zdarzenia. Oprócz błędnie zadeklarowanych lub zabronionych materiałów niebezpiecznych, raportowaniu podlegają również inne sytuacje, które mogły wpłynąć na bezpieczeństwo operacji lotniczej.

Każdy inny zdarzenie musi zostać raportowane bezpośrednio do obsługiwanej linii lotniczej oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego poprzez platformę ECCAIRS2.



W przypadku gdy po wstępnym zgłoszeniu pojawiają się nowe informacje, które zmieniają charakter zdarzenia, należy dokonać aktualizacji zgłoszenia i jeśli to zasadne, dokonać reklasyfikacji zdarzenia.

Błędy popełniane podczas klasyfikacji zdarzeń

Raporty, które wysyłane są do ULC za pomocą ECCAIRS2 często zawierają różną klasyfikację zdarzeń o podobnym charakterze, czasami nawet w jednej organizacji. Najczęściej popełnianym błędem jest sklasyfikowanie uszkodzonego opakowania, rozdartego, z dostępem do zawartości, lecz bez uszkodzonych opakowań wewnętrznych jako „inne zdarzenie”. Zgodnie z definicją incydentu, każdy „dowód na to, że integralność opakowania nie została zachowana” powinien zostać sklasyfikowany właśnie jako incydent. Uszkodzone opakowanie nie może zostać zaakcentowane do transportu lotniczego i należy podjąć działania naprawcze, czyli przepakowanie materiałów niebezpiecznych.

Kolejna uwaga dotyczy raportów, które dotyczą zidentyfikowania materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażera podczas odprawy. Bardzo często pasażer dowiaduje się o restrykcjach dotyczących pakowania bagażu właśnie podczas odprawy i wydania karty pokładowej. Jeżeli na pytania zadawane przez personel obsługi pasażerskiej, pasażer odpowie twierdząco i usunie zabroniony przedmiot z bagażu lub przełoży go do właściwego bagażu, to będzie prawidłowe postępowanie. Jeżeli pasażer zadeklaruje, że nie ma w bagażu żadnych przedmiotów zabronionych z punktu widzenia przepisów dotyczących materiałów niebezpiecznych, a w kolejnych etapach podróży (włączając etapy w terminalu pasażerskim) zostaną zidentyfikowane, wtedy należy złożyć raport o wykryciu niezadeklarowanych materiałów niebezpiecznych i sklasyfikować jako „inne zdarzenie”.



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH
W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

3. WYPEŁNIANIE FORMULARZA DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT – DGOR

Wzór formularza DGOR znajdziesz w Załączniku nr 1.

→ Przykład wypełnionego formularza dotyczącego zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych w ładunkach lotniczych:

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO		
RAPORT ZE ZDARZENIA Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI		
DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT		
Każde zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi musi być zgłoszone w ciągu 72 godzin od jego wystąpienia. Patrz uwagi na następnej stronie tego formularza. Pola w których nagłówki jest kursywą, muszą być wypełnione jedynie w stosownych przypadkach.		
Rodzaj zdarzenia: Type of Occurrence	Wypadek Accident ☐	Incydent Incident ☒
1.Przewoźnik: Operator ORZEL AIRLINES	2.Data zdarzenia: Date of occurrence 20.01.2024	3.Lokalny czas wystąpienia zdarzenia: Local time of occurrence 18:18
4.Data rejsu: Flight date 20.01.2024	5.Nr rejsu: Flight no OR 888	6.Port nadania: Departure airport JFK
7.Port przeznaczenia: Airport destination WAW	8.Typ samolotu: Aircraft type	9.Znaki rejestracyjne statku powietrznego: Aircraft registration
9.Miejsce zdarzenia: Location of occurrence WAW	10. Miejsce pochodzenia towaru: Origin of goods Nowy Jork	
11. Opis zdarzenia, w tym szczegóły dotyczące uszkodzeń itp.: (jeśli konieczne kontynuuj opis na następnej stronie) Description of the occurrence, including details of damage, etc.: (if necessary, continue on the next page) Co się stało? (W tym miejscu opisz: Kiedy doszło do zdarzenia/zidentyfikowano zdarzenie? Gdzie? Co się stało?) Podczas rozładunku kontenera lotniczego, dostarczonego do terminala cargo, zidentyfikowano uszkodzone opakowanie zawierające materiały niebezpieczne (wyciek substancji). Wyciek uszkodził inne opakowania znajdujące się w kontenerze (ładunki neutralne).		
12. Prawidłowa nazwa wysyłkowa (zawierająca nazwę techniczną): Proper shipping name (including technical name) Acetyl bromide		
13.Nr UN lub ID (jeśli znany): UNID no. (when known) 1716	14.Klasa/podklasa (jeśli znana): Class/Division (when known) 8	15. Dodatkowe ryzyko: Subsidiary risk(s) Brak
16. Grupa pakowania: Packing group II	17. Kategoria (tylko 7 klasa): Category (class 7 only)	18. Rodzaj pakowania: Type of packaging Beczka/Drums
19. Oznaczenia specyfikacji pakowania: Packing specification marking 1H1/X1.6/150/22/CGI	20. Ilość opakowań: No. of packages 1	21. Ilość materiału (lub T1 jeśli dotyczy): Quantity (or T1, if applicable)
22. Nr listu przewozowego: Reference no. of airwaybill 111-1111-1111	23. Nr wykazki bagażowej lub biletu pasażerskiego (jeśli dotyczy): Reference no. of baggage tag or passenger ticket	
24. Nazwa i adres nadawcy, agenta, pasażera itp.: Name and address of shipper, agent, passenger, etc.: Chemical Group Sunny Street 88/88 New York 888-888 USA Tutaj wpisz: - dane nadawcy z DGD (lub z AWB, jeżeli DGD nie jest wymagane), - dane spedytora/agenta wskazanego na AWB (jeśli dotyczy), - w przypadku przesyłki nadanej z Polski, wpisz również imię i nazwisko nadawcy ujętego w wykazie nadawców ULC		
25. Inne istotne informacje (w tym przyczyny, wszelkie podjęte działania): Other relevant information (including causes, any action taken): Jakie działania podjęto (do momentu zgłoszenia zdarzenia)? Niezwłocznie wstrzymano rozładunek, odseparowano personel oraz wezwano LSRG. Po interwencji LSRG opakowanie z materiałem niebezpiecznym zostało zabezpieczone i przeniesione do miejsca przeznaczonego do przechowywania uszkodzonych przesyłek. Te same działania zostały podjęte względem ładunków neutralnych, które uległy zabrudzeniu substancją niebezpieczną.		
26. Nazwisko i stanowisko osoby sporządzającej raport: Name and title of person making report: Tadeusz Beksiniński		27. Nr telefonu: Telephone no.: +48 888-888-888
28. E-mail: t.beksinski@orzel.pl	29.: Firma Company Orzel GHA	30. Adres: Address ul. Kolorowa 88 88-888 Warszawa
31. Data: Date 21.01.2025		32. Podpis: Signature
Opis zdarzenia (kontynuacja): Description of the occurrence Jeżeli uważasz, że w kwestii opisu zdarzenia należy jeszcze coś dodać, tu jest na to miejsce		



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH
W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

→ Przykład wypełnionego formularza dotyczącego zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażera:

 URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO		
RAPORT ZE ZDARZENIA Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI		
DANGEROUS GOODS OCCURENCE REPORT		
Każde zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi musi być zgłoszone w ciągu 72 godzin od jego wystąpienia. Patrz uwagi na następnej stronie tego formularza. Pola w których nagłówek jest kursywą, muszą być wypełnione jedynie w stosownych przypadkach.		
Rodzaj zdarzenia: Type of Occurrence	Wypadek Accident ☐	Incydent Incident ☐
Inne ☒		
1. Przewoźnik: Operator ORZEŁ AIRLINES	2. Data zdarzenia: Date of occurrence 20.01.2025	3. Lokalny czas wystąpienia zdarzenia: Local time of occurrence 18:18
4. Data rejsu: Flight date 20.01.2025	5. Nr rejsu: Flight no OR 111	6. Port nadania: Departure airport WAW
7. Port przeznaczenia: Airport destination LHR	8. Typ samolotu: Aircraft type	9. Znaki rejestracyjne statku powietrznego: Aircraft registration
9. Miejsce zdarzenia: Location of occurrence WAW	10. Miejsce pochodzenia towaru: Origin of goods	
11. Opis zdarzenia, w tym szczegóły dotyczące uszkodzeń itp.: (jeśli konieczne kontynuuj opis na następnej stronie) Description of the occurrence, including details of damage, etc. (if necessary, continue on the next page)		
Co się stało? (W tym miejscu opis: Kiedy doszło do zdarzenia/zidentyfikowano zdarzenie? Gdzie? Co się stało?) Podczas oczekiwania na wejście na pokład w terminalu pasażerskim, pasażer zgłosił pracownikowi Agenta, że w bagażu rejestrowanym przewozi 4 zapasowe baterie litowo-jonowe do drona, który znajdował się w bagażu podręcznym.		
12. Prawidłowa nazwa wysyłkowa (zawierająca nazwę techniczną): Proper shipping name (including technical name) Nie wypełniaj pól 12-22. Pozostaw je puste. Te pola dedykowane są dla materiałów niebezpiecznych, których dane wskazane są w dokumentacji towarzyszącej przesyłce lotniczej.		
13. Nr UN lub ID (jeśli znany): UN/ID no. (when known)	14. Klasa/podklasa (jeśli znana): Class/Division (when known)	15. Dodatkowe ryzyko: Subsidiary risk(s)
16. Grupa pakowania: Packing group	17. Kategoria (tylko 7 klasa): Category (class 7 only)	18. Rodzaj pakowania: Type of packaging
19. Oznaczenia specyfikacji pakowania: Packing specification marking	20. Ilość opakowań: No. of packages	21. Ilość materiału (lub TI jeśli dotyczy): Quantity (or TI, if applicable)
22. Nr listu przewozowego: Reference no. of airwaybill	23. Nr wykieszki bagażowej lub biletu pasażerskiego (jeśli dotyczy): Reference no. of baggage tag or passenger ticket 888-0000-8888	
24. Nazwa i adres nadawcy, agenta, pasażera itp.: Name and address of shipper, agent, passenger, etc.: Celina Mickiewicz		
25. Inne istotne informacje (w tym przyczyny, wszelkie podjęte działania): Other relevant information (including causes, any action taken): Jakie działania podjęto (do momentu zgłoszenia zdarzenia)? Niezwłocznie poinformowano przełożonego i koordynatora rejsu. Bagaż został odnaleziony w sortowni i w obecności pasażera baterie zostały wyciągnięte z bagażu odprawionego i po odpowiednim zabezpieczeniu baterii zostały przełożone do bagażu podręcznego. Każda bateria miała pojemność energetyczną o wartości 40 Wh.		
26. Nazwisko i stanowisko osoby sporządzającej raport: Name and title of person making report: Telesfor Beksinski		27. Nr telefonu: Telephone no.: +48 888-888-888
28. E-mail: t.beksinski@orzal.pl	29. Firma Company Orzeł GHA	30. Adres: Address ul. Kolorowa 88 88-888 Warszawa
31. Data: Date: 21.01.2025	32. Podpis: Signature 	
Opis zdarzenia (kontynuacja): Description of the occurrence Jeżeli uważasz, że w kwestii opisu zdarzenia należy jeszcze coś dodać, tu jest na to miejsce.		



4. RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH W SYSTEMIE ECCAIRS2

PAMIĘTAJ!

Raportowanie zdarzeń odbywa się zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 376/2014 z dnia 03 kwietnia 2014 w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następnych.

- Każdy pracownik AON ma obowiązek raportowania zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych niezwłocznie, lecz nie później niż 72 godziny od wystąpienia zdarzenia.
- Maksymalnie w ciągu 30 dni należy zgłosić plan działań następnych.
- Maksymalnie w ciągu 90 dni należy wysłać raport końcowy.
- Raport jest zamykany dopiero po przeprowadzeniu i wprowadzeniu wszystkich działań.
- **Zaniechanie raportowania zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych podlega karze pieniężnej, zgodnie z Ustawą o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną z dnia 5 sierpnia 2022 r.**

Krok 1. Zaloguj się do systemu ECCAIRS2

Aby dokonać zgłoszenia należy rozpocząć od wejścia na stronę logowania do systemu ECCAIRS2:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

Zgłoszenia można dokonać na dwa sposoby:

- *jako osoba reprezentująca organizację zarejestrowaną w systemie* – Organizacje lotnicze które chcą posiadać własne konto w ECCAIRS2, znajdą instrukcję jak je uzyskać na stronie ULC:

<https://ulc.gov.pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze/zglaszanie-zdarzen-lotniczych>

- *jako osoba fizyczna lub reprezentująca organizację bez rejestracji w systemie.*



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH
W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Krok 2. Wybierz kraj rejestracji zdarzenia

W tym kroku wybierz państwo władz lotniczych:

Twój wybór to: **POLAND (CAA)**

Krok 3. Wybierz, czy raportujesz w imieniu własnym, czy w imieniu organizacji

Krok 4. Wybierz formę raportu

W tym miejscu wybierz formę raportu: **AERODROME PL-V3 - ONLINE**



Krok 5. Wpisz podstawowe informacje o zdarzeniu

Podstawowe informacje o zdarzeniu to:

- Data zdarzenia
- Godzina zdarzenia w UTC oraz lokalnej strefie czasowej
- Państwo zdarzenia z uszczegółowieniem na województwo
- Oraz miejsce zdarzenia – TUTAJ wpisz kod lotniska ICAO, na którym miało miejsce zdarzenie np. EPWA.

The screenshot shows the 'Reporting Form' interface. It has three steps: 2. Reporting Form, 3. Attach Documents, and 4. Personal Details (optional). The 'WHEN/WHERE' section contains the following fields:

- Data UTC / UTC date: 16/12/2024
- Lokalna data / Local date: 16/12/2024
- Czas UTC / UTC time: 15:10
- Lokalny czas / Local time: 16:10
- Państwo/obszar zdarzenia / State/area of occurrence: Europe and North Atlantic > Poland > Mazowieckie
- additional text: (empty field)
- Miejsce zdarzenia / Location of occurrence: EPWA

Krok 6. Wpisz nagłówek zdarzenia

W celu standaryzacji zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych w systemie Eccairs2, w nagłówku rekomendujemy stosowanie następującej kombinacji danych:

- a. DG – *Dangerous Goods*
- b. Nazwa podmiotu raportującego np. Orzeł GHA
- c. Obszar, w którym wystąpiło zdarzenie. W tym miejscu rekomendowany jest następujący podział:
 - CARGO – ładunki lotnicze
 - PAX – bagaż pasażerów i członków załogi
 - POCZTA – poczta lotnicza
 - COMAT – materiały niebezpieczne należące do operatora.

Powyższe dane należy oddzielić znakiem „/”- ukośnik.

The screenshot shows the 'WHAT' section of the form. It contains the following field:

- Nagłówek / Headline: DG/ORZEŁ GHA/CARGO



Krok 7. Sklasyfikuj zdarzenie z udziałem materiałów niebezpiecznych

Klasa zdarzenia to oczywiście rodzaj zdarzenia sklasyfikowany zgodnie z podziałem przedstawionym w Instrukcjach Technicznych ICAO Dok. 9284, szczegółowo opisanym w rozdziale 2 niniejszego Przewodnika. Wśród wymienionych klas wybierz:

- a. *Accident* - Wypadek z udziałem materiałów niebezpiecznych
- b. *Incident* – Incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych
- c. *Occurrence with No Flight Intended* – Inne zdarzenie z udziałem materiałów niebezpiecznych.

OCCURRENCE

Klasa zdarzenia / Occurrence class:*

Kategoria zdarzenia / Occurrence category:*

AIR NAVIGATION SERVICE

- Accident
- Incident
- Major incident
- Not determined
- Observation
- Occurrence with No Flight Intended
- Occurrence without safety effect

Krok 8. Wybierz fazę wykrycia/zidentyfikowania zdarzenia

W tym miejscu określ dokładne miejsce identyfikacji nieprawidłowości. Jeśli zdarzenie miało miejsce podczas obsługi naziemnej, wybierz „Other”, a poniżej wpisz na jakim etapie obsługi wykryto zdarzenie. To bardzo ważne. W zależności od miejsca identyfikacji zdarzenia (np. podczas załadunku, rozładunku, transportu czy magazynowania) będą wymagane inne działania następne oraz inny będzie wynik oceny ryzyka. Oto przykładowe etapy obsługi:

- Terminal Cargo – Import/Eksport/Magazynowanie,
- Terminal Pasażerski – Przylot/Odlot,
- Lotnisko – Transport z/do samolotu/Rozładunek/Załadunek.

Faza wykrycia / Detection phase:

Other

Terminal Cargo - Import



Krok 9. Wybierz kategorię zdarzenia

Wśród wymienionych kategorii, w zakresie obsługi naziemnej należy wybrać kategorię *RAMP*:

→ *RAMP: Ground Handling*: Obsługa naziemna – Zdarzenia podczas lub jako wynik operacji obsługi naziemnej.

Kategoria zdarzenia / Occurrence category:*	RAMP: Ground Handling x
--	-------------------------

Krok 10. Wybierz stopień uszkodzenia

W tym kroku zidentyfikuj stopień uszkodzenia, według następującej kategoryzacji:

- *Destroyed* – Zniszczony
- *Minor* – Niewielki
- *None* – Bez uszkodzeń
- *Substantial* – Znaczne/duże
- *Unknown* – Nieznany.

^ DAMAGE	
Stopień uszkodzeń / Damage Severity Level:*	
Inne zniszczenia / Third party damage:	
Zniszczenia obiektów / Object damaged:	

Krok 11. Uzupełnij pozostałe informacje o uszkodzeniach

Jeżeli podczas zidentyfikowanego zdarzenia doszło do uszkodzenia innych ładunków, bagażu, wyposażenia, urządzeń czy obiektów, należy odpowiednio wskazać je w polu „Inne uszkodzenia” i „Zniszczenia obiektów”.

^ DAMAGE	
Stopień uszkodzeń / Damage Severity Level:*	None
Inne zniszczenia / Third party damage:	
Zniszczenia obiektów / Object damaged:	



Krok 12. Wybierz stopień urazów/uszkodzeń ciała

Jeżeli zdarzenie z udziałem materiałów niebezpiecznych spowodowało uraz, uszkodzenie ciała lub jakikolwiek uszczerbek na zdrowiu, uwzględnij tę informację wybierając „Stopień urazowy”, a następnie w polu „Total on ground” wskaż, ile osób zostało poszkodowanych poważnie (*serious*) lub lekko (*minor*).

INJURIES

Stopień urazów / Injury severity level: None

	SERIOUS	MINOR
Total on ground		
Total on aircraft		

Krok 13. Przejdź do zakładki „Reporting History”

Zanim naciśniesz przycisk „Continue”, należy przejść do zakładki „Reporting History”. Tutaj dokonasz analizy i oceny ryzyka zdarzenia, które właśnie raportujesz.



ECCAIRS 2 - SRIS 2

Report an Occurrence

TAXONOMY BROWSER

1 Reporting Information 2 Reporting Form 3 Attach Documents 4 Personal Details (optional)

Read Mode

Reporting History

ADD REPORTING HISTORY

IDENTIFY THIS REPORT FOR FUTURE UPDATES

Podmiot raportujący / Reporting entity:

additional text:

Numer sprawozdawczy / Report identification:

Krok 14. Zidentyfikuj podstawowe dane raportu

Ponownie zidentyfikuj siebie jako podmiot raportujący, wybierając kolejno:

- Poland
- Other
- Ground handling organisation
- Wybierz organizację, którą reprezentujesz. Jeżeli nie ma jej na liście, tak jak w przypadku „Orzeł GHA” – wybierz opcję „Other”, a poniżej wpisz jej nazwę.



W polu „numer sprawozdawczy” wpisz numer raportu DGOR (*Dangerous Goods Occurrence Report*), który został stosowany w Twojej organizacji.

IDENTIFY THIS REPORT FOR FUTURE UPDATES

Podmiot raportujący /
Reporting entity: Poland > Other > Ground handling organisation > Other

ORZEŁ GHA

Numer sprawozdawczy /
Report identification: DG/CARGO/1234/2024

Krok 15. Wybierz metodologię oraz sklasyfikuj ryzyko bezpieczeństwa

W tym miejscu zaczynamy analizę ryzyka związanego z zaistniałym zdarzeniem z udziałem materiałów niebezpiecznych.

PAMIĘTAJ!

Zgodnie z Instrukcjami Technicznymi ICAO, operatorzy i ich podwykonawcy są zobowiązani do wdrożenia analiz ryzyka w obszarze zdarzeń związanych z materiałami niebezpiecznymi, ze szczególnym uwzględnieniem transportu baterii litowych w ładunkach lotniczych. Punkt odnoszący się do tego obowiązku znajdziemy w części 7 IT ICAO.

→ *Metodologia szacowania ryzyka bezpieczeństwa* – W tym polu należy umieścić nazwę metodologii ryzyka, która została przyjęta w danej organizacji. Może to być wewnętrzna macierz ryzyka stworzona i dopasowana do potrzeb organizacji (poniżej przykładowa macierz) lub nazwa metodologii ustandaryzowanej, jeśli taka została przyjęta, np.: ERC – *Event Risk Classification of ARMS*, SIRA – *Safety Issue Risk Assessment*, FAA SRM – *Safety Risk Management Worksheet*, ERCS – *European Common Risk Classification Scheme*.

Przykładowe poprawne wypełnienie pola w systemie ECCAIRS2: „ERC” lub „wewnętrzna macierz ryzyka”.

Poniżej przedstawiono wzorzec tworzenia macierzy ryzyka, który organizacja może zaadaptować i/lub dostosować do własnej metodologii.

Tabela 1 przedstawia typową klasyfikację prawdopodobieństwa ryzyka bezpieczeństwa. Obejmuje ona pięć kategorii oznaczających prawdopodobieństwo związane z niebezpiecznym zdarzeniem lub stanem, opis każdej kategorii oraz przypisanie wartości do każdej z nich. W przykładzie tym zastosowano terminy jakościowe, lecz można zdefiniować terminy ilościowe w celu zapewnienia dokładniejszej oceny. Wybór metody będzie zależał od dostępności odpowiednich danych dotyczących bezpieczeństwa oraz stopnia zaawansowania organizacji i operacji.



Tabela 1 Tabela prawdopodobieństwa ryzyka bezpieczeństwa

<i>Prawdopodobieństwo</i>	<i>Znaczenie</i>	<i>Wartość liczbowa</i>
Częste	Prawdopodobnie wystąpi wiele razy (występowało często)	5
Sporadyczne	Prawdopodobnie wystąpi od czasu do czasu (występowało niezbyt często)	4
Dalekie	Prawdopodobnie nie wystąpi, ale jest to możliwe (występowało rzadko)	3
Nieprawdopodobne	Bardzo mało prawdopodobne, że wystąpi (przypadek wystąpienia nie jest znany)	2
Skrajnie nieprawdopodobne	Prawie niewyobrażalne, że kiedykolwiek może wystąpić	1

Uwaga! Powyższa tabela stanowi jedynie przykład. Poziom szczegółowości tabel i matryc powinien być dostosowany do szczegółowych potrzeb i złożoności każdej organizacji. Należy również zauważyć, że organizacje mogą uwzględnić zarówno kryteria jakościowe, jak i ilościowe.

Ocena dotkliwości powinna uwzględniać wszystkie możliwe konsekwencje związane z zagrożeniem, biorąc pod uwagę najgorszą przewidywalną sytuację. Tabela 2 przedstawia typową tabelę dotkliwości ryzyka bezpieczeństwa. Zawiera pięć kategorii oznaczających poziom dotkliwości, opis każdej kategorii i wartości przypisane do każdej kategorii.

Tabela 2 Tabela dotkliwości ryzyka bezpieczeństwa

<i>Dotkliwość</i>	<i>Znaczenie</i>	<i>Wartość</i>
Katastrofalna	• Zniszczenie sprzętu/statku powietrznego • Wiele ofiar śmiertelnych	A
Niebezpieczna	• Duża zmniejszenie marginesów bezpieczeństwa, fizyczne dolegliwości lub obciążenie personelu operacyjnego w takim stopniu, że nie ma pewności, że będzie wykonywał swoje zadania dokładnie lub w całości • Poważne obrażenia • Duże uszkodzenie sprzętu	B
Większa	• Znaczne zmniejszenie marginesów bezpieczeństwa, zmniejszenie zdolności personelu operacyjnego do radzenia sobie z niekorzystnymi warunkami pracy w wyniku zwiększenia obciążenia pracą lub w wyniku pogorszenia warunków pracy • Poważny incydent • Obrażenia wśród ludzi	C
Niewielka	• Uciążliwość • Ograniczenia operacyjne • Stosowanie procedur awaryjnych • Drobnny incydent	D
Nieistotna	• Niewielkie konsekwencje	E

Uwaga! Powyższa tabela stanowi jedynie przykład.



Indeks ryzyka bezpieczeństwa jest tworzony poprzez połączenie wyników prawdopodobieństwa i dotkliwości. W powyższym przykładzie jest to oznaczenie alfanumeryczne. Odpowiednie kombinacje dotkliwości/prawdopodobieństwa zostały przedstawione w macyrycy oceny ryzyka bezpieczeństwa w Tabeli 3. Matryca oceny ryzyka bezpieczeństwa jest stosowana do określenia tolerancji ryzyka bezpieczeństwa. Rozważmy, dla przykładu, sytuację, w której prawdopodobieństwo ryzyka bezpieczeństwa zostało ocenione jako sporadyczne (4), a dotkliwość ryzyka bezpieczeństwa została oceniona jako większa (C), co skutkuje indeksem ryzyka bezpieczeństwa (4C).

Tabela 3 Matryca ryzyka bezpieczeństwa

PRAWDOPODOBIENSTWO RYZYKA		DOTKLIWOŚĆ RYZYKA				
		KATASTROFALNA A	NIEBEZPIECZNA B	POWAŻNA C	NIEWIELKA D	NIEISTOTNA E
CZĘSTE	5	5A	5B	5C	5D	5E
SPORADYCZNE	4	4A	4B	4C	4D	4E
DALEKIE	3	3A	3B	3C	3D	3E
NIEPRAWDOPODOBNE	2	2A	2B	2C	2D	2E
SKRAJNIE NIEPRAWDOPODOBNE	1	1A	1B	1C	1D	1E

Uwaga! Powyższa tabela stanowi jedynie przykład. Przy określaniu tolerancji ryzyka bezpieczeństwa, należy wziąć pod uwagę jakość i wiarygodność danych wykorzystywanych do identyfikacji zagrożeń oraz prawdopodobieństwo ryzyka bezpieczeństwa

→ *Klasyfikacja ryzyka* – Klasyfikacja ryzyka w danej organizacji wynika z przyjętej metodologii ryzyka. Zapisywana jest ona w formie indeksu ryzyka, co usprawnia proces decydowania, czy należy zaakceptować ryzyko, czy je zmniejszyć poprzez działania łagodzące.

 **RISK**

Klasyfikacja ryzyka / Risk classification :*

4C

Metodologia szacowania ryzyka bezpieczeństwa / Risk methodology:

MACIERZ OCENY RYZYKA

Ryzyka bezpieczeństwa są pojęciowo oceniane jako akceptowalne, dopuszczalne lub niedopuszczalne. Ryzyka bezpieczeństwa oceniane początkowo jako niedopuszczalne nie są w żadnym wypadku akceptowalne. Prawdopodobieństwo i/lub dotkliwość konsekwencji zagrożeń są tak duże, a szkodliwy potencjał zdarzenia stwarza taką groźbę dla bezpieczeństwa, że wymagane jest działanie łagodzące lub wstrzymanie prowadzonych działań.



W przypadku podania wartości indeksu (np. 4C), opis przeprowadzenia oceny zdarzenia powinien zostać zawarty w polu „Ocena ryzyka” – Krok 16.

Proces klasyfikacji ryzyka może przebiegać w następujący sposób: indeks uzyskany z matrycy oceny ryzyka bezpieczeństwa powinien być odczytany z tabeli tolerancji ryzyka bezpieczeństwa, która opisuje (w formie narracyjnej) kryteria tolerancji dla danej organizacji. Tabela 4 przedstawia przykład tabeli tolerancji ryzyka bezpieczeństwa.

Tabela 4 Tabela tolerancji ryzyka bezpieczeństwa

<i>Zakres indeksu ryzyka bezpieczeństwa</i>	<i>Opis ryzyka bezpieczeństwa</i>	<i>Zalecane działanie</i>
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	NIEDOPUSZCZALNE	Należy podjąć natychmiastowe działania w celu łagodzenia ryzyka lub zaprzestania działań. Należy wykonać priorytetowe działania łagodzące ryzyko bezpieczeństwa w celu zapewnienia, że wdrożone zostały dodatkowe lub ulepszone prewencyjne środki kontrolne w celu obniżenia indeksu ryzyka bezpieczeństwa do ryzyka dopuszczalnego.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	DOPUSZCZALNE	Może być tolerowane w oparciu o działania łagodzące ryzyko bezpieczeństwa. Może być wymagana decyzja kierownictwa dotycząca akceptacji ryzyka.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	AKCEPTOWALNE	Akceptowalne w obecnej formie. Nie są wymagane żadne dalsze działania łagodzące ryzyko bezpieczeństwa.

Uwaga! Powyższa tabela stanowi jedynie przykład.

Jako przykład analizowane jest następujące zdarzenie:

Uszkodzone opakowanie zawierające materiały niebezpieczne (wyciek substancji) zidentyfikowane podczas załadunku kontenera lotniczego.

Na podstawie analizy prawdopodobieństwa i dotkliwości macierz oceny ryzyka wskazała, że ryzyko jest na poziomie „4C”:

- Dotkliwość – WIĘKSZA
- Prawdopodobieństwo – SPORADYCZNE
- DOPUSZCZALNE

Krok 16. Opisz wyniki przeprowadzonej analizy ryzyka

W tym miejscu, należy dokonać opisu czterech etapów analizy:

→ *Ocena ryzyka* – W tym polu opisz szczegóły dotyczące prowadzonej oceny ryzyka. Ważne jest skondensowanie faktów oraz obiektywna ocena informacji dotyczących danego zdarzenia w celu uzyskania przydatnych wskazówek, zasugerowania wniosków oraz zapewnienia wsparcia w podejmowaniu decyzji w oparciu o te dane.



Opisz prawdopodobieństwo oraz dotkliwość (skutków) analizowanej sytuacji, a następnie konsekwencje wynikające ze zdarzenia, aby docelowo otrzymać ocenę akceptowalności ryzyka. Dodatkowo ocena powinna zawierać też identyfikację przyczyn i czynników wpływających na wystąpienie zagrożeń oraz elementów, które są szkodliwe dla ciągłej poprawy bezpieczeństwa oraz obszarów wymagających poprawy i zwiększenia środków kontroli bezpieczeństwa.

Ocena ryzyka / Risk assesment:	

→ *Analiza* – Pole to przeznaczone jest do szczegółowych informacji dotyczących rozwoju analizy i działań następnych/naprawczych.

ASSESSMENT	
Analiza / uzupełnienia / Analysis / follow up:	

Działania naprawcze powinny uwzględniać wszelkie istniejące zabezpieczenia i ich (nie)zdolność do osiągnięcia akceptowalnego poziomu ryzyka bezpieczeństwa. Może to skutkować przeglądem wcześniejszych ocen ryzyka bezpieczeństwa, na które mogły mieć wpływ działania naprawcze. Działania łagodzące i kontrolne ryzyka bezpieczeństwa będą musiały zostać zweryfikowane/skontrolowane w celu zapewnienia, że są one skuteczne. Działania związane z zarządzaniem ryzykiem bezpieczeństwa powinny być udokumentowane, obejmując wszelkie założenia leżące u podstaw oceny prawdopodobieństwa i dotkliwości, podjęte decyzje i wszelkie podjęte działania łagodzące ryzyko bezpieczeństwa. Prowadzenie rejestru zidentyfikowanych zagrożeń ogranicza do minimum prawdopodobieństwo, że organizacja straci z pola widzenia swoje znane zagrożenia. W przypadku zidentyfikowania zagrożeń można je porównać ze znanymi zagrożeniami znajdującymi się w rejestrze oraz sprawdzić, czy zagrożenie zostało już zarejestrowane i jakie działania zostały podjęte w celu jego łagodzenia. Narzędzia i procesy podejmowania decyzji związanych z ryzykiem bezpieczeństwa mogą być wykorzystane do poprawy powtarzalności i uzasadnienia decyzji w zakresie bezpieczeństwa podejmowanych przez decydentów organizacji. Przykład pomocy w podejmowaniu decyzji związanych z ryzykiem bezpieczeństwa został przedstawiony w Załączniku nr 2.



→ *Działania mitygujące ryzyko* – W polu tym należy umieścić opis dotyczący działań zapobiegawczych, korygujących lub naprawczych proponowanych lub wykonanych w celu zmniejszenia ryzyka.

Działania łagodzące ryzyko / Risk mitig. action:	

Poziom ryzyka bezpieczeństwa można obniżyć na trzy sposoby: poprzez zmniejszenie dotkliwości potencjalnych konsekwencji, zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia lub zmniejszenie narażenia na to ryzyko. Łagodzenie ryzyka bezpieczeństwa to działania, które często skutkują zmianami w procedurach operacyjnych, wyposażeniu lub infrastrukturze. Strategie łagodzenia ryzyka bezpieczeństwa można podzielić na trzy kategorie:

- Unikanie: Operacja lub działanie jest odwoływane lub unikane, ponieważ ryzyko bezpieczeństwa przekracza korzyści wynikające z kontynuacji działania, eliminując w ten sposób ryzyko bezpieczeństwa całkowicie.
- Zmniejszanie: Częstotliwość operacji lub działania jest zmniejszana lub podejmowane jest działanie mające na celu zmniejszenie wielkości konsekwencji ryzyka bezpieczeństwa.
- Segregacja: Podejmowane jest działanie mające na celu odizolowanie skutków konsekwencji ryzyka bezpieczeństwa lub wbudowanie elementów nadmiarowości w celu ochrony przed nimi.

Uwzględnienie czynników ludzkich stanowi integralną część identyfikacji skutecznych działań łagodzących, ponieważ ludzie są zobowiązani do stosowania lub udziału w działaniach łagodzących lub naprawczych. Na przykład, działania łagodzące mogą obejmować wykorzystanie procesów lub procedur. Bez wkładu osób, które będą ich używać w rzeczywistych sytuacjach i/lub osób ze specjalistyczną wiedzą na temat czynników ludzkich, opracowane procesy lub procedury mogą nie spełniać swojego celu i powodować niezamierzone konsekwencje. Ponadto, ograniczenia człowieka powinny być traktowane jako część każdego działania łagodzącego ryzyko bezpieczeństwa, budując strategie wychwytywania błędów w celu rozwiązania problemu zmiennych działań człowieka. W efekcie końcowym, ta ważna perspektywa czynnika ludzkiego skutkuje bardziej kompleksowymi i skutecznymi działaniami łagodzącymi.

Strategia łagodzenia ryzyka bezpieczeństwa może opierać się na jednym lub wielu z opisanych powyżej podejść. Kluczowe jest, aby rozważyć pełen zakres możliwych środków kontrolnych, dążąc do optymalnego rozwiązania. Przed podjęciem decyzji, skuteczność każdej alternatywnej strategii musi zostać oceniona. Każda proponowana alternatywna strategia łagodzenia ryzyka bezpieczeństwa powinna zostać zbadana z następujących perspektyw:



- Skuteczność: Zakres, w jakim działania alternatywne zmniejszają lub eliminują ryzyko bezpieczeństwa. Skuteczność można określić w kategoriach technicznych, szkoleniowych i prawnych zabezpieczeń, które mogą zmniejszyć lub wyeliminować ryzyko bezpieczeństwa.
 - Koszt/korzyść: Zakres, w jakim przewidywane korzyści działania łagodzącego przewyższają koszty.
 - Praktyczność: Zakres, w jakim działanie łagodzące można wdrożyć i w jakim jest właściwe pod względem dostępnej technologii, zasobów finansowych i administracyjnych, ustawodawstwa, woli politycznej, realiów operacyjnych, itp.
 - Akceptowalność: Zakres, w jakim alternatywa jest akceptowalna dla osób, od których oczekuje się jej stosowania. 2-17 Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego- 39 Poz. 48.
 - Wykonalność: Zakres, w jakim można monitorować zgodność z nowymi zasadami, przepisami lub procedurami operacyjnymi.
 - Trwałość: Zakres, w jakim działanie łagodzące będzie trwałe i skuteczne.
 - Pozostałe ryzyko bezpieczeństwa: Stopień ryzyka bezpieczeństwa, który pozostaje po wdrożeniu wstępnego działania łagodzącego, i który może wymagać dodatkowych środków kontroli ryzyka bezpieczeństwa.
 - Niezamierzone konsekwencje: Wprowadzenie nowych zagrożeń i związanych z nimi ryzyko bezpieczeństwa w wyniku wdrożenia jakiegokolwiek alternatywnego działania łagodzącego.
 - Czas: Czas potrzebny na wdrożenia alternatywnego działania łagodzącego ryzyko bezpieczeństwa.
- *Wnioski* – Opisz wnioski sformułowane po całościowej analizie zdarzenia, obejmujące kluczowe konkluzje oraz rekomendacje dla danej organizacji, które mogą wpłynąć na przyszłe decyzje i działania (uzupełniane, jeśli takie wnioski zostaną zidentyfikowane).

Wnioski / Conclusions:

✂ | 📄 | ⬅ ➡ | **B** *I* U



Krok 17. Przejdź do zakładki „Dangerous Goods”

Kolejny krokiem jest przejście do zakładki „Dangerous Goods”. W tym miejscu wpisz dane dotyczące materiału niebezpiecznego, którego dotyczy zdarzenie.



Krok 18. Wypełnij dane dotyczące materiału niebezpiecznego

W tym miejscu wypełniasz dane dotyczące materiału niebezpiecznego, którego dotyczy zgłaszane przez Ciebie zdarzenie.

- Klasę materiału niebezpiecznego oraz niżej: numer UN/ID + prawidłowa nazwa przewozowa (*Proper Shipping Name – PSN*),
- Miejsce pochodzenia- Wpisz dane z dokumentu transportowego (IATA- *Shipper's Declaration for Dangerous Goods – DGD*) lub w przypadku jego braku, wystarczająco dane z listu przewozowego AWB (*Air Waybill*),
- Tutaj należy wpisać numer nadawcy, w celu jego weryfikacji w wykazie nadawców ULC,
- Dodaj dodatkowe ryzyko (jeśli dotyczy),
- Numer listu przewozowego AWB.

- Oraz wszystkie dostępne dane dotyczące opakowania zastosowanego do zapakowania ładunku.



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH
W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

PACKAGING	
Liczba opakowań / Total number of packages:	2
Rodzaj opakowania wewnętrznego / Type of inner packaging:	Unknown
Rodzaj opakowania zewnętrznego / Type of outer packaging:	Drum, plastic - removable head
Liczba opakowań wewnętrznych / Number of inner packages:	
Pojemność opakowania wewnętrznego / Quantity per inner pack:	
Grupa pakowania / Klasa 7 / Packing group/ Class 7:	II Packing Group II, Medium Danger

Jeżeli zdarzenie dotyczy obszaru materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów lub członków załóg, wypełnij tylko dane, które znasz. Jeżeli nie jesteś pewien klasy przedmiotu lub substancji, wybierz opcję „Not defined” i pod spodem napisz co to za artykuł.

DANGEROUS GOODS	
Material niebezpieczny / Dangerous good:	Not defined
	E-papieros

Jeżeli w zdarzeniu brało udział kilka materiałów niebezpiecznych, dodaj dane w kolejnej zakładce.

DANGEROUS GOODS	
Dangerous Goods	+ ADD DANGEROUS GOODS

Krok 19. Przejdź do zakładki „Narrative”

W zakładce „Narrative” opisz zdarzenie. Opis powinien zawierać kilka podstawowych elementów, które dadzą możliwość zapoznania się w pełni ze zdarzeniem wszystkim, którzy czytają raport.

Opis zdarzenia powinien zawierać m.in.:

- *Co się wydarzyło?* – Zidentyfikowano błędy w (...) /Zidentyfikowano uszkodzenie z wyciekami/Doszło do uszkodzenia podczas, etc.
- *Jakie przepisy/wytyczne/procedury nie zostały dopełnione?* – IT ICAO/IATA DGR/Ustawa/PAON, etc.
- *Kiedy wystąpiło/zidentyfikowano zdarzenie?* – Podczas obsługi magazynowej/Podczas rozładunku/Podczas transportu, etc.
- *Jakie działania podjęto?* – Przesyłka została wstrzymana/Poinformowano nadawcę/Wezwano Straż Pożarną, etc.



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Krok 20. Dodaj załączniki

Okno nr 3 „Attached Documents” to miejsce, w którym należy dołączyć dokumentację dotyczącą raportowanego zdarzenia.



W przypadku zdarzenia dotyczącego ładunku lotniczego jako minimum należy załączyć kopię:

- dokumentu transportowego (wg. IATA: deklaracji nadawcy dla materiałów niebezpiecznych - *Shipper's Declaration for Dangerous Goods*),
- oraz listu przewozowego *Air Waybill* (AWB),
- inne niezbędne dokumenty towarzyszące przesyłce,
- *zdjęcia*.

Jeżeli błąd dotyczy załadunku, separacji, danych w dokumencie *NOTOC*, oczywiście należy dołączyć wszystkie dokumenty, które pomogą w analizie zdarzenia, tj. cargo manifest, loadsheet, *NOTOC*.

W przypadku zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów lub członków załogi, najważniejsze będą zdjęcia oraz dostępna dokumentacja (jeżeli występuje).



PAMIĘTAJ!

Do dokumentacji należy załączyć raport DGOR – *Dangerous Goods Occurrence Report*.

Krok 21. Uzupełnij swoje dane

W ostatnim kroku uzupełnij swoje dane jako osoby raportującej zdarzenie. Jest to krok zaznaczony jako opcjonalny, lecz niezwykle pomocy do kontaktu w sprawie zdarzenia i wprowadzonych danych.

The screenshot shows the 'Report an Occurrence' interface in the ECCAIRS 2 - SRIS 2 system. The top navigation bar includes the system name and a 'TAXONOMY BROWSER' link. Below the navigation bar, a progress indicator shows four steps: 1. Reporting Information, 2. Reporting Form, 3. Attach Documents, and 4. Personal Details (optional), which is currently selected. The main content area is titled 'Personal Details (optional)' and contains instructions: 'Fill in your personal and contact details (optional). Providing your contact details allows contacting you if deemed necessary. If you are not a registered user, providing an email address is required if you wish to receive a confirmation notification with a reference to the report you submitted. If you are a registered user, this reference will also be clickable and you'll be able to use this link to update and submit a new version of the report to your competent Authority.' Below the instructions are four input fields: 'First Name' (placeholder: enter your first name), 'Last Name' (placeholder: last name), 'Email Address' (placeholder: example@email.com), and 'Phone' (placeholder: +49 123 456 7890).



RAPORTOWANIE ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH
W TRANSPORCIE LOTNICZYM – PRZEWODNIK DLA AGENTÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

ZAŁĄCZNIK NR 1



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

RAPORT ZE ZDARZENIA Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI

DANGEROUS GOODS OCCURENCE REPORT

Każde zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi musi być zgłoszone w ciągu 72 godzin od jego wystąpienia.

Patrząc uwagi na następnej stronie tego formularza. Pola w których nagłówki jest kursywą, muszą być wypełnione jedynie w stosownych przypadkach.

Rodzaj zdarzenia:
Type of Occurrence

Wypadek
Accident

☐

Incydent
Incident

☐

Inne
Other

☐

1.Przewoźnik: Operator	2.Data zdarzenia: Date of occurrence	3.Lokalny czas wystąpienia zdarzenia: Local time of occurrence
4.Data rejsu: Flight date	5.Nr rejsu: Flight no	6.Port nadania: Departure airport
7.Port przeznaczenia: Airport destination	8.Typ samolotu: Aircraft type	9.Znaki rejestracyjne statku powietrznego: Aircraft registration
9.Miejsce zdarzenia: Location of occurrence	10. Miejsce pochodzenia towaru: Origin of goods	
11. Opis zdarzenia, w tym szczegóły dotyczące uszkodzeń itp.: (jeśli konieczne kontynuuj opis na następnej stronie) Description of the occurrence, including details of damage, etc. (if necessary, continue on the next page)		
12. Prawidłowa nazwa wysyłkowa (zawierająca nazwę techniczną): Proper shipping name (including technical name)		
13.Nr UN lub ID (jeśli znany): UN/ID no. (when known)	14.Klasa/podklasa (jeśli znana): Class/Division (when known)	15. Dodatkowe ryzyko: Subsidiary risk(s)
16. Grupa pakowania: Packing group	17. Kategoria (tylko 7 klasa): Category (class 7 only)	18. Rodzaj pakowania: Type of packaging
19. Oznaczenia specyfikacji pakowania: Packaging specification marking	20. Ilość opakowań: No. of packages	21. Ilość materiału (lub T1 jeśli dotyczy): Quantity (or T1, jeśli dotyczy)
22. Nr listu przewozowego: Reference no. of airwaybill	23. Nr wywieszki bagażowej lub biletu pasażerskiego (jeśli dotyczy): Reference no. of baggage tag or passenger ticket	
24. Nazwa i adres nadawcy, agenta, pasażera itp.: Name and address of shipper, agent, passenger, etc.:		
25. Inne istotne informacje (w tym przyczyny, wszelkie podjęte działania): Other relevant information (including causes, any action taken):		
26. Nazwisko i stanowisko osoby sporządzającej raport: Name and title of person making report:		27. Nr telefonu.: Telephone no.:
28. E-mail:	29.: Firma Company	30. Adres: Address



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

RAPORT ZE ZDARZENIA Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI

DANGEROUS GOODS OCCURENCE REPORT

31. Data: Date	32. Podpis: Signature
Opis zdarzenia (kontynuacja): Description of the occurrence	

Uwagi:

- Należy zgłosić wszelkiego rodzaju zdarzenia związane z materiałami niebezpiecznymi, niezależnie od tego, czy towary niebezpieczne znajdują się w ładunku, poczcie czy bagażu.
- Wypadkiem z udziałem materiałów niebezpiecznych nazywane jest zdarzenie odnoszące się do materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą powietrzną, które spowodowało śmiertelne lub poważne obrażenia ciała lub znaczące szkody materialne. Poważnymi obrażeniami nazywamy obrażenia ciała, którego doznała osoba w wypadku i która:
 - wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, rozpoczynającej się w ciągu 7 dni licząc od daty doznania obrażenia;
 - spowodował złamania kości (z wyjątkiem drobnych złamań palców, stóp i nosa);
 - dotyczy skaleczeń, które spowodowały krwotok, uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien;
 - obejmuje obrażenie jakiegokolwiek organu wewnętrznego;
 - dotyczy poparzeń drugiego lub trzeciego stopnia, lub innych oparzeń obejmujących więcej niż 5% powierzchni ciała;
 - obejmuje potwierdzone oznaki narażenia się na działanie substancji zakaźnych lub szkodliwe promieniowanie.
- Wypadkiem z materiałami niebezpiecznymi może być także wypadek samolotu; w takim przypadku musi być przeprowadzona procedura zgłaszania wypadków lotniczych związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.
- Incydent z materiałami niebezpiecznymi to zdarzenie, inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane i dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, niekoniecznie zaistniałe na pokładzie statku powietrznego, w wyniku którego nastąpiło obrażenie ciała, uszkodzenie mienia lub skażenie środowiska, pożar, rozerwanie, rozlanie, wyciek cieczy, promieniowanie bądź inny dowód na to, że integralność opakowania nie została zachowana. Każde zdarzenie dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, które poważnie zagraża statkowi powietrznemu lub jego użytkownikom jest uważane za incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych.
- Raport ten może być również wykorzystany do zgłaszania wszelkich przypadków, w których niezadeklarowane lub błędnie zadeklarowane materiały niebezpieczne zostały wykryte w ładunku lub gdy bagaż zawierał niebezpieczne materiały, których pasażerom nie wolno zabrać na pokład samolotu.
- Pierwsze sprawozdanie powinno zostać wysłane w ciągu 72 godzin od wystąpienia zdarzenia, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności. Pierwsze sprawozdanie można sporządzić w jakikolwiek sposób, ale pisemny raport powinien być wysłany tak szybko, jak to możliwe, nawet jeśli wszystkie informacje są niedostępne.
- Kopie wszystkich istotnych dokumentów i wszelkich fotografii powinny być dołączone do niniejszego raportu lub przesłane z tym raportem.
- Wypełniony raport należy przesłać za pomocą **platformy ECCAIRS 2** - <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>
- Wszystkie materiały niebezpieczne, opakowania, dokumenty itp. dotyczące tego zdarzenia muszą być przechowywane do momentu wysłania wstępnego raportu.



ZAŁĄCZNIK NR 2

Proces podejmowania decyzji związanych z ryzykiem dla bezpieczeństwa

