

Wytyczne Kodowania ECCAIRS (ECG)

Wspólne obowiązkowe rubryki zgodne z Rozporządzeniem 376/2014 Załącznik I oraz wymagane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego

Uwaga:

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS opisują dobre praktyki w zakresie zgłaszania i kodowania zdarzeń. Obejmują one wskazówki związane z obowiązkowymi polami danych z załącznika I do rozporządzenia 376/2014 oraz wymaganymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Wszystkim Zgłaszającym zdecydowanie zaleca się przestrzeganie wytycznych dotyczących kodowania, których celem jest stopniowe ujednoczenie jakości danych między państwami i w Europejskim Centralnym Repozytorium.

Wersja 1.1

Indeksy

1 – WSPÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Nagłówek / <i>Headline</i>	601	5
Podmiot raportujący / <i>Reporting Entity</i>	447	7
Numer sprawozdawczy / <i>Report Identification</i>	438	8
Status sprawozdania / <i>Report Status</i>	800	9
Data UTC / <i>UTC Date</i>	477	10
Państwo/obszar zdarzenia / <i>State/Area of Occurrence</i>	454	11
Miejsce zdarzenia / <i>Location name</i>	440	12
Klasa zdarzenia / <i>Occurrence Class</i>	431	14
Kategoria zdarzenia / <i>Occurrence Category</i>	430	15
Rodzaj przypadku / <i>Event Type*</i>	390	17
Klasyfikacja ryzyka / <i>Risk Classification*</i>	1065	19
Metodologia szacowania ryzyka bezpieczeństwa / <i>Risk Methodology*</i>	1066	20
Analiza / <i>Uzupełnienia / Analysis / Follow Up*</i>	1067	21
Ocena ryzyka / <i>Risk Assessment*</i>	1068	22
Działania łagodzące ryzyko / <i>Risk Mitig. Action*</i>	1069	23

*Nie dotyczy formularza dla General Aviation

2.1 – RUBRYKI DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Państwo rejestru / <i>Aircraft State of Registry</i>	281	24
Producent/model / <i>Manufacturer/Model</i>	21	25
Numer seryjny statku powietrznego / <i>Aircraft Serial Number</i>	254	26
Znak rejestracyjny statku powietrznego / <i>Aircraft Registration</i>	244	27
Znak wywoławczy / <i>Aircraft Call Sign</i>	54	29
Nazwa operatora / <i>Operator Name</i>	215	30
Rodzaj operacji / <i>Operation Type</i>	214	31
Kategoria statku powietrznego / <i>Aircraft Category</i>	32	32
Rodzaj napędu / <i>Aircraft Propulsion Type</i>	232	33
Grupa wagowa / <i>Aircraft Mass Group</i>	319	34
Ostatni punkt odlotu / <i>Last Departure Point</i>	167	35
Planowane miejsce przeznaczenia / <i>Planned Destination</i>	228	36
Faza lotu / <i>Flight Phase</i>	121	37
Pogoda ma znaczenie / <i>Weather Relevant</i>	606	38

2.2 – RUBRYKI DOTYCZĄCE SŁUŻB ANS I SMI

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Wpływ ATM / ATM Contribution	428	39
Wpływ na służby ATM / Effect on ATM Service	436	40
Nazwa organu służb ruchu lotniczego ATS / ATS Unit Name	372	41
Rodzaj przestrzeni powietrznej / Airspace Type	15	42
Klasa przestrzeni powietrznej / Airspace Class	13	43
Nazwa FIR/UIR / FIR/UIR Name	16	44

2.3 – RUBRYKI DOTYCZĄCE LOTNISKA

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Wskaźnik lokalizacji lotniska (kod lotniska ICAO) / Aerodrome Location Indicator	05	45
Lokalizacja na lotnisku / Location of the Occurrence on the Aerodrome	641	46

2.4 – RUBRYKI DOTYCZĄCE USZKODZENIA STATKU POWIETRZNEGO LUB URAZU OSÓB

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Stopień uszkodzeń / Damage Severity Level	432	47
Stopień urazów / Injury Severity Level	451	48
Liczba osób, które odniosły urazy na ziemi / Number of Injuries on Ground	460, 466, 469, 472, 475	49
Liczba osób, które odniosły urazy w statku powietrznym / Number of Injuries on Aircraft	459, 465, 468, 471, 474	50

2.5 – RUBRYKI DOTYCZĄCE OPERACJI LOTNICZYCH

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Język dokonującego zgłoszenie / Reporter's Language	1091	51
Opis z perspektywy osoby raportującej / Reporter's Description	1092	52

2.6 – RUBRYKI DOTYCZĄCE INNYCH FORMULARZY

Nazwa atrybutu	ID atrybutu	Strona
Język relacji / Narrative Language	424	53
Relacja / Narrative text	425	54

1 – WSPÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI

Nazwa atrybutu	NAGŁÓWEK / HEADLINE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	601
Opis szczegółowy	Nagłówek
Wyjaśnienie	Krótkie streszczenie zaistniałego zdarzenia w języku angielskim

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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.

Zaleca się, aby domyślnie nie umieszczać w nagłówku takich informacji jak typ statku powietrznego, miejsce zdarzenia lub dotkliwość zdarzenia, ponieważ niepotrzebnie wydłuża to tekst czyniąc go mniej czytelnym. Należy pamiętać, że istnieją specjalnie przeznaczone pola dla tego rodzaju atrybutów taksonomicznych. W celu ich wpisania wystarczy zastosować odpowiednie wyszukiwanie i/lub filtrowanie.

Przykłady:

„Naruszenie przestrzeni powietrznej przez wojskowy statek powietrzny”

zamiast:

„Naruszenie przestrzeni powietrznej we włoskiej przestrzeni powietrznej przez zbliżającego się Eurofightera do Lugano”

...ponieważ lokalizacja przestrzeni powietrznej i typ samolotu nie są istotne w nagłówku. Umieścisz te informacje w atrybucie Nazwa przestrzeni powietrznej (ID 14) i Producent/model (ID 21) oraz w Treści relacji (ID 425).

„Katastrofa śmigłowca podczas ćwiczenia autorotacji”

zamiast:

„Podczas wykonywania treningowej autorotacji z instruktorem śmigłowiec EC135 uległ katastrofie z nieznanymi przyczynami. Uczeń-pilot został ranny”

...ponieważ obecność instruktora zostanie opisana w polu Treść relacji (ID 425), typ statku powietrznego zostanie zgłoszony w polu Producent/model (ID 21), potencjalne przyczyny zostaną zgłoszone po zbadaniu i uzupełnione w polu Analiza / uzupełnienia (ID 1067), a urazy mają dedykowane atrybuty (ID od 100 do 115).

„Ostrzeżenie ENG1 FAIL - powrót samolotu”

lub

„Powrót statku powietrznego z powodu
wyłączenia silnika”

zamiast:

„Załoga MSN 061 zauważyła ostrzeżenie
"ENG FAIL" podczas wznoszenia po starcie,
samolot wylądował bezpiecznie na lotnisku
odlotu”

... ponieważ numer seryjny samolotu MSN 061 zostanie zgłoszony w polu Numer seryjny producenta (ID 254), faza wznoszenia zostanie wyszczególniona w polu Faza lotu (ID 121), a jeśli samolot wylądował na lotnisku odlotu to jest ten „powrót”.

Nazwa atrybutu	PODMIOT RAPORTUJĄCY / REPORTING ENTITY
Identyfikator ECCAIRS (ID)	447
Opis szczegółowy	Zidentyfikowanie podmiotu, który dokonuje zgłoszenia
Wyjaśnienie	Podmiot, który raportuje zdarzenie.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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

Nazwa atrybutu	NUMER SPRAWOZDAWCZY / REPORT IDENTIFICATION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	438
Opis szczegółowy	Numer sprawozdawczy
Wyjaśnienie	Numer identyfikacyjny odnoszący się do dokumentacji organizacji dotyczącej raportowanego zgłoszenia.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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

Nazwa atrybutu	STATUS SPRAWOZDANIA / REPORT STATUS
Identyfikator ECCAIRS (ID)	800
Opis szczegółowy	Status sprawozdania
Wyjaśnienie	Status zdarzenia z punktu widzenia organizacji.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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”.

Nazwa atrybutu	DATA UTC / UTC DATE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	477
Opis szczegółowy	Data UTC zdarzenia
Wyjaśnienie	<p>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.</p> <p>Format daty UTC to DD/MM/RRRR.</p>

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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.

Uwaga:

Atrybut Data UTC (ID 477) nie powinien być mylony z atrybutem dotyczącym Daty lokalnej (ID 433).

Nazwa atrybutu	PAŃSTWO/OBSZAR ZDARZENIA / STATE/AREA OF OCCURRENCE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	454
Opis szczegółowy	Państwo/obszar zdarzenia
Wyjaśnienie	Określenie państwa lub obszaru geograficznego, na którym wystąpiło zdarzenie.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

Dla zdarzeń w locie (occurrences in flight) można wybrać państwo, do którego należy FIR.

Dla zdarzeń, które mają miejsce w FIRach oceanicznych należy wybrać nazwę właściwego oceanu/morza. Ponadto koniecznym jest, aby upewnić się, że wybrana jednostka ATS (ID 372) i FIR/UIR (ID 16) są odpowiednie.

Uwaga:

Każde państwo posiada niepowtarzalny numer, skrót swojej nazwy, przypisany kod ICAO oraz właściwe biuro regionalne ICAO, za pomocą których można je zidentyfikować.

Wiele państw przyporządkowanych jest do regionów, które niekoniecznie odpowiadają ich tradycyjnej lokalizacji geograficznej (np. region Bliskiego Wschodu), co może być powodem dezorientacji.

Państwa międzyregionalne, takie jak Rosja i Turcja, również mogą powodować pewne trudności (w istocie trudno jest mówić o "zdarzeniu europejskim", gdy miało ono miejsce w Chabarowsku [Federacja Rosyjska]), mimo to należy wybrać z listy nazwę właściwego państwa, niezależnie od jego regionalnego położenia.

Oznaczenia stosowane w odniesieniu do państw i obszarów geograficznych nie oznaczają wyrażenia przez ICAO jakiegokolwiek opinii na temat statusu prawnego jakiegokolwiek państwa, terytorium, miasta, obszaru lub jego władz, ani też na temat wyznaczenia jego granic i pograniczy.

Nazwa atrybutu	MIEJSCE ZDARZENIA / LOCATION NAME
Identyfikator ECCAIRS (ID)	440
Opis szczegółowy	Miejsce zdarzenia
Wyjaśnienie	Miejsce zdarzenia powinno być nazwą najbliższego zasiedlonego obszaru lub obiektu geograficznego.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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.

Pole to **nie powinno pozostać puste** w żadnym przypadku. Poniżej znajduje się kilka wskazówek, co można w nie wpisać.

Lokalizacja powinna być precyzyjna, ale powinny być podawane nazwy miejsc będące ogólnikami (tzn. nie należy wpisywać haseł takich jak np.: kuchnia, 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.

Dla zdarzeń, które miały miejsce:

- 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-Schonefeld). Można go skopiować z atrybutu 5 wskaźnika lokalizacji.

Zaleca się również wypełnienie Atrybutu 5: Wskaźnik lokalizacji, niezależnie od zaangażowania lotniska w zdarzenie.

- 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.

- w przypadku zdarzeń w locie (tj. naruszenie przestrzeni powietrznej) - można użyć nazwy i typu przestrzeni powietrznej lub szczegółów trasy.

Nazwa i typ przestrzeni powietrznej (np. Ruzyně CTR, EPWA TMA A itd.) mogą być wykorzystane np. w zdarzeniach związanych z naruszeniem przestrzeni powietrznej lub naruszeniem minimów separacji. Jeżeli dla organu ważne jest użycie dokładnego punktu nawigacyjnego w tym polu, to jednocześnie rekomenduje się uzupełnienie współrzędnych lokalizacji (ID 439, ID 444).

W przypadku zdarzeń, w których nazwa przestrzeni powietrznej lub bezpośrednia lokalizacja nie są znane lub istotne, można wykorzystać szczegóły trasy (tj. LFPO - EDDK) w połączeniu z dokładnym państwem/obszarem zdarzenia (ID 454) - jeżeli są znane.

W przypadku zgłoszeń dotyczących odkryć dokonanych podczas *serwisowania* - należy użyć miejsca, w którym wykryto uszkodzenie lub usterkę.

W przypadku zdarzeń dotyczących ATM - należy użyć nazwy obiektu ATM.

W przypadku zdarzeń, które mają wpływ na większy obszar (np. usługi satelitarne, bezpieczeństwo cybernetyczne) - można użyć sformułowania "Global" lub "South Europe" itp.

Jeśli lokalizacja nie została w ogóle podana, lepiej, aby władze użyły sformułowania "Nie zgłoszono" niż "Nieznany" - co dosłownie oznacza, że nie można ustalić miejsca zdarzenia.

Uwaga:

Tego atrybutu Miejsce zdarzenia (ID 440) nie należy mylić ze Wskaźnikiem lokalizacji lotniska (ID 05) lub Lokalizacją zdarzenia na lotnisku lub w jego pobliżu (ID 641).

Nazwa atrybutu	KLASA ZDARZENIA / OCCURRENCE CLASS
Identyfikator ECCAIRS (ID)	431
Opis szczegółowy	Klasa zdarzenia
Wyjaśnienie	Klasyfikacja zdarzenia w odniesieniu do jego skutków.

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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.

Jeśli okoliczności lub dotkliwość zdarzenia (szkody i/lub obrażenia) nie są w pełni znane, można tymczasowo zastosować wartość „Nie ustalono” do czasu podjęcia ostatecznej decyzji przez właściwy organ.

Przykład:

W raporcie przedstawiono, że doszło do kolizji między dwoma samolotami na ziemi lecz nie podano dotkliwości lub charakteru ruchu statku powietrznego (warunek „zamiar lotu”) jest niejasny.

Uwaga:

Najlepszą praktyką byłoby, aby w państwach członkowskich zostały określone ramy, które pozwoliłyby zapewnić, że ostateczna wartość klasy zdarzenia jest dobrana prawidłowo. Na przykład: jeśli jeden organ jest odpowiedzialny za klasyfikację zdarzeń, a drugi za prowadzenie bazy danych i kodowanie zdarzeń, organy te powinny się ze sobą komunikować, aby zapewnić, że w bazie danych zakodowana jest prawidłowa klasa zdarzenia.

Nazwa atrybutu	KATEGORIA ZDARZENIA / OCCURRENCE CATEGORY
Identyfikator ECCAIRS (ID)	430
Opis szczegółowy	Kategoria zdarzenia
Wyjaśnienie	<p>Wysokopoziomowa kategoryzacja zdarzenia oparta na najlepszej wiedzy i/lub faktach.</p> <p>Zazwyczaj więcej niż jedna kategoria ma zastosowanie do jednego zdarzenia, w związku z tym wszystkie powinny one być wybrane (niektóre kategorie wykluczają się nawzajem, dalsze szczegóły można znaleźć w definicjach wartości tego atrybutu)</p> <p style="text-align: center;">Uwaga:</p> <p style="text-align: center;">Kategoria zdarzenia niekoniecznie jest przyczyną zdarzenia.</p>

Wytyczne kodowania ECCAIRS

Kategorie zdarzeń służą do grupowania odpowiednich zdarzeń na wysokim poziomie. Do szczegółowego kodowania faktów zaistniałych podczas zdarzenia służy pole Rodzaje przypadków (ID 390).

Każda kategoria posiada unikalną nazwę i skrót, definicję własną i uwagi dotyczące jej użytkowania. Stanowi to ważny element, który ma na celu ujednoczyć i egzekwować wspólne rozumienie i kodowanie w europejskiej bazie danych.

Jako że dla pojedynczych zdarzeń często istnieje kilka kategorii zakodowanych w różnych kombinacjach, pamiętaj aby kodować wszystkie te, które są istotne dla danego zdarzenia. Przed przystąpieniem do kodowania warto zapoznać się z uwagami dotyczącymi użytkowania, aby uniknąć niedozwolonych kombinacji kategorii.

Uwaga:

Kategoria zdarzenia niekoniecznie jest przyczyną zdarzenia.

Wykorzystanie kategorii „Inne (OTHR)”:

Kategorię Inne należy stosować jako wyjątek, wtedy gdy dane zdarzenie nie może być objęte żadną z pozostałych istniejących kategorii.

Należy unikać stosowania kategorii Inne z jakąkolwiek inną kategorią.

Wykorzystanie kategorii „Nieznane (UKN)”:

Kategorię Nieznane należy stosować, wtedy gdy nie ma wystarczających informacji, aby skategoryzować zdarzenie. UNK należy stosować samodzielnie, nie należy łączyć jej z żadną inną kategorią. Wyjątek stanowi kategoria F-POST: pożar/dym (po uderzeniu).

Kilka przykładów łączenia wielu kategorii (źródło: ICAO CICTT)

AMAN + LOC-I	= gwałtowne manewry mogą również spowodować utratę kontroli
AMAN + SCF-NP/SCF-PP	= gwałtowne manewry mogą również spowodować awarię lub nieprawidłowe działanie systemu/części
ADRM + WSTRW/TURB	= związane z projektem lotniska i wywołanymi przez to zjawiskami np.: architektura i układ budynków prowadzą do zakłóceń wiatru przyziemnego

ADRM + GTOW	= jeśli awaria wyciągarki szybowcowej przy starcie spowoduje zdarzenie spełniające kryteria kategorii GTOW
MAC + NAV	= jeśli błąd nawigacyjny spowoduje AIRPROX/utrata separacji
MAC + ATM	= jeśli zdarzenie było spowodowane błędem ATC/ATM i zdarzenie spełnia kryteria zastosowania obu kategorii
EXTL + RAMP	= jeśli przygotowanie ładunku zewnętrznego przez personel obsługi naziemnej miało wpływ na zdarzenie
F-POST + ...XYZ	= ta kategoria jest używana tylko w połączeniu z inną kategorią. Na przykład SCF-NP/SCF-PP + F-POST = uszkodzenie systemu/komponentu, które spowodowało pożar po uderzeniu
LOC-G + SCF-NP/SCF-PP	= utrata kontroli podczas operacji naziemnych może nastąpić w wyniku awarii lub nieprawidłowego działania systemu/komponentu
LOC-G + RI	= utrata kontroli podczas operacji naziemnych może nastąpić w wyniku wykonywanego manewru wymijania spowodowanego nieuprawnionym wtargnięciem na pas startowy
LOC-G + WILD	= utrata kontroli podczas operacji naziemnych może nastąpić w wyniku wykonywanego manewru wymijania spowodowanego spotkaniem z dziką zwierzyną
LOC-I + ICE	= dla zdarzeń związanych z oblodzeniem, które powodują jednocześnie utratę kontroli
LOC-I + SCF-NP/SCF-PP	= jeśli usterka nie powoduje, że statek powietrzny jest niekontrolowany, ale prowadzi do utraty kontroli
LOC-I + LALT	= jeśli utrata kontroli występuje podczas operacji na małej wysokości
NAV + RI	= w przypadku wtargnięć na pas startowy wynikających z niewłaściwej nawigacji statku powietrznego na lotnisku lub podczas startów, przerwanych startów lub lądowań na niewłaściwej drodze startowej
NAV + RAMP	= w przypadku wystąpienia błędu nawigacyjnego podczas operacji wypychania lub holowania
RI + ATM	= w przypadku wtargnięcia na drogę startową spowodowanego błędem ATC/ATM
RI + MAC	= jeśli wtargnięcie na drogę startową powoduje AIRPROX/utrata separacji podczas lotu

Nazwa atrybutu	RODZAJ PRZYPADKU / EVENT TYPE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	390
Opis szczegółowy	Typy przypadków dla danego zdarzenia lotniczego
Wyjaśnienie	Predefiniowana lista typów przypadków opisujących dane zdarzenie lotnicze

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 (lub „jakikolwiek”). 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

- 1. Operational - Aircraft Flight Operations - Flight Crew Communications Events - Flight Crew Callsign Confusion related event, during Taxi to runway
 - {AB-CDE}
- 2. Operational - Aircraft Flight Operations - Flight Crew ATC Clearance Deviation - Taxi Clearance Deviation related event, during Taxi to runway
 - {AB-CDE}
 - {Dubai TWR}
- 3. Operational - Aircraft Flight Operations - Incursions - Runway Incursion by an Aircraft related event, during Taxi to runway{OMDB (DXB) : Dubai/Int}
 - {AB-CDE}
 - {Dubai TWR}
- 4. Consequential Events - Flight Operations Outcome Events - Outcome Events - Missed Approach related event, during Final approach{OMDB (DXB) : Dubai/Int}
 - {ED-CBA}
 - {Dubai TWR}

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 (zlinkować) każdy wybrany przypadek z jednostką (samolot, lotnisko, jednostka ANS itd.), której dotyczył (która brała udział w danym momencie w zdarzeniu, lub którą zdarzenie dotknęło).

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

Przykład:

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

Nazwa atrybutu	KLASYFIKACJA RYZYKA / RISK CLASSIFICATION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1065
Opis szczegółowy	Klasyfikacja ryzyka raportowana przez organizację
Wyjaśnienie	Wewnętrzna klasyfikacja ryzyka organizacji raportującej

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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

METODOLOGIA SZACOWANIA RYZYKA BEZPIECZEŃSTWA / RISK METHODOLOGY	
Nazwa atrybutu	
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1066
Opis szczegółowy	Metodologia szacowania ryzyka używana przez organizację
Wyjaśnienie	Wewnętrzna metodologia klasyfikacji ryzyka używana przez organizację

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Wewnętrzna metodologia klasyfikacji ryzyka używana przez organizację do określenia poziomu ryzyka (np. RAT, ARMS)

Nazwa atrybutu	ANALIZA / UZUPEŁNIENIA / ANALYSIS / FOLLOW UP
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1067
Opis szczegółowy	Opis analizy zdarzeń i działań następczych
Wyjaśnienie	Szczegóły dotyczące opracowanej analizy i działań następczych

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Szczegóły dotyczące opracowanej analizy i działań następczych.

Uwaga:

Jeśli organizacja identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego (*klasyfikacja ryzyka (ID 1065) jest z obszaru dopuszczalne /kolor żółty/ lub niedopuszczalne /kolor czerwony/*) w następstwie swojej analizy zdarzenia to przekazuje do właściwego organu w terminie **do 30 dni** od daty powiadomienia o zdarzeniu przez zgłaszającego:

- wstępne wyniki przeprowadzonej analizy

Analiza (Occurrence > Reporting history> Assessment> Analysis/follow up)

(wstępne wyniki przeprowadzonej analizy, też uzupełnienia)

- wszelkie działania następcze, jakie należy podjąć.

Działania następcze (Occurrence > Reporting history> Assessment> Risk mitigation action)

(wszelkie działania następcze, jakie należy podjąć)

W razie potrzeby organizacja przekazuje **ostateczne wyniki analizy, gdy tylko są one dostępne** i co do zasady **nie później niż trzy miesiące** od daty powiadomienia o zdarzeniu.

Nazwa atrybutu	OCENA RYZYKA / RISK ASSESSMENT
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1068
Opis szczegółowy	Ocena ryzyka
Wyjaśnienie	Szczegóły dotyczące wykonanej oceny ryzyka

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Szczegóły dotyczące wykonanej oceny ryzyka.

Nazwa atrybutu	DZIAŁANIA ŁAGODZĄCE RYZYKO / RISK MITIG. ACTION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1069
Opis szczegółowy	Działania ograniczające ryzyko
Wyjaśnienie	Szczegółowe informacje na temat działań zapobiegawczych, naprawczych lub naprawczych proponowanych/podjętych w celu ograniczenia ryzyka

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Szczegółowe informacje na temat działań zapobiegawczych, naprawczych lub naprawczych proponowanych/podjętych w celu ograniczenia ryzyka.

Opisywane pole należy uzupełnić zawsze wtedy gdy oszacowane ryzyko z pola **Klasyfikacja ryzyka (ID 1065)** jest na poziomie dopuszczalnym (kolor żółty) lub niedopuszczalnym (kolor czerwony).

Uwaga:

Jeśli organizacja identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego (*klasyfikacja ryzyka (ID 1065) jest z obszaru dopuszczalne /kolor żółty/ lub niedopuszczalne /kolor czerwony/*) w następstwie swojej analizy zdarzenia to przekazuje do właściwego organu w terminie **do 30 dni** od daty powiadomienia o zdarzeniu przez zgłaszającego:

- wstępne wyniki przeprowadzonej analizy

Analiza (Occurrence > Reporting history> Assessment> Analysis/follow up)

(wstępne wyniki przeprowadzonej analizy, też uzupełnienia)

- wszelkie działania następcze, jakie należy podjąć.

Działania następcze (Occurrence > Reporting history> Assessment> Risk mitigation action)

(wszelkie działania następcze, jakie należy podjąć)

W razie potrzeby organizacja przekazuje **ostateczne wyniki analizy, gdy tylko są one dostępne** i co do zasady **nie później niż trzy miesiące** od daty powiadomienia o zdarzeniu.

2.1 – RUBRYKI DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO

Nazwa atrybutu	PAŃSTWO REJESTRU/ AIRCRAFT STATE OF REGISTRY
Identyfikator ECCAIRS (ID)	281
Opis szczegółowy	Państwo rejestru statku powietrznego
Wyjaśnienie	Państwo rejestru. Państwo, w którego rejestrze jest wpisany statek powietrzny

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Państwo, w którego 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.

Uwaga: wzory rejestracji można znaleźć tutaj:

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_aircraft_registration_prefixes

Nazwa atrybutu	PRODUCENT/MODEL / MANUFACTURER/MODEL
Identyfikator ECCAIRS (ID)	21
Opis szczegółowy	Marka/model/seria statku powietrznego
Wyjaśnienie	Nazwa producenta i modelu statku powietrznego zgodnie z Międzynarodowym Standardem ICAO CICTT dla grupowania marek, modeli i serii statków powietrznych.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Nazwa producenta i modelu statku powietrznego zgodnie z Międzynarodowym Standardem ICAO CICTT dla grupowania marek, modeli i serii samolotów. 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” 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”.

DEFINITION

Value ID:

Description: *

Detailed:

Explanation:

XSD Tag:

Domains:

Special Value:

Parent:

VALUE ALIAS

Alias	Value	Default
ICAO_TYPE	A320	<input type="checkbox"/>
CICTT_ID	443;	<input type="checkbox"/>
TC_HOLDER	AIRBUS	<input type="checkbox"/>
TCH_COUNTRY_NAME	FRANCE	<input type="checkbox"/>
TC_NAME	A.064	<input type="checkbox"/>
TYPE_DESCRIPTION	A318/A319/A320/A321	<input type="checkbox"/>
EASA_CERTIFICATE_REFERENCE	EASA.A.064	<input type="checkbox"/>
PRIM_CERTIFYING_AUTHORITY_CERT_REF		<input type="checkbox"/>
AIRCRAFT_CATEGORY	FIXED WING	<input type="checkbox"/>
AIRCRAFT_SUB_CATEGORY	AIRPLANE	<input type="checkbox"/>
CERT_COUNTRY_NAME	EUROPEAN UNION	<input type="checkbox"/>

Nazwa atrybutu	NUMER SERYJNY STATKU POWIETRZNEGO / AIRCRAFT SERIAL NUMBER
Identyfikator ECCAIRS (ID)	254
Opis szczegółowy	Numer seryjny producenta
Wyjaśnienie	Numer seryjny statku powietrznego nadany przez producenta

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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”.

Uwaga: jeśli te informacje nie są dostępne, możesz sprawdzić strony internetowe, takie jak:

- <http://www.airframes.org/>¹
- <http://www.airfleets.net/home/>²
- <https://registry.faa.gov/aircraftinquiry/Search/NNumberInquiry>
- <https://es.mobilit.fgov.be/aircraft-registry/main/search?lang=en>

¹ Otwarta współpraca / strona internetowa open-source, a nie oficjalny rejestr – należy używać jej z ostrożnością.

² Jak wyżej.

Nazwa atrybutu	ZNAK REJESTRACYJNY STATKU POWIETRZNEGO / AIRCRAFT REGISTRATION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	244
Opis szczegółowy	Znaki rejestracyjne statku powietrznego
Wyjaśnienie	<p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">NALEŻY UPEWNIĆ SIĘ, ŻE W NUMERZE REJESTRACYJNYM PRAWIDŁOWO UŻYWANY JEST ŁĄCZNIK/MYŚLNIK „-”.</p> <p>W przypadku samolotów wojskowych lub państwowych w tym miejscu można wpisać numer taktyczny, jeśli samolot nie ma rejestracji cywilnej.</p>

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 ŁĄCZNIKA/MYŚLNIKA „-” (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 samolotów wojskowych lub państwowych w tym miejscu można wpisać numer taktyczny, jeśli samolot 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 itp.), należy użyć wyrażenia „N/A”.

Uwaga:

Kombinacje trzyliterowe zaczynające się od litery Q używane w Q Kodzie oraz kombinacje, które mogą być przyjęte za sygnały ratunkowe SOS, lub analogiczne ekstremalne sygnały takie jak XXX, PAN i TTT, nie mogą być używane.

Zasady dotyczące znaków rejestracyjnych nie mają zastosowania a do balonów meteorologicznych stosowanych tylko w celach meteorologii lub do balonów bezzałogowych bez użytecznego ciężaru. [ref. Załącznik 7 ICAO – Znaki rejestracyjne]

Nazwa atrybutu	ZNAK WYWOŁAWCZY / AIRCRAFT CALL SIGN
Identyfikator ECCAIRS (ID)	54
Opis szczegółowy	Znak wywoławczy statku powietrznego
Wyjaśnienie	<p>Znak wywoławczy statku powietrznego to grupa znaków alfanumerycznych używanych przez służby ruchu lotniczego do identyfikacji statku powietrznego w łączności powietrze-ziemia oraz ziemia-ziemia.</p> <p>Uwaga: sygnał wywoławczy lotu czasami różni się od operatora statku powietrznego (np. tzw. „mokry” leasing).</p>

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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”).

Nazwa atrybutu	NAZWA OPERATORA / OPERATOR NAME
Identyfikator ECCAIRS (ID)	215
Opis szczegółowy	Nazwa operatora statku powietrznego
Wyjaśnienie	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.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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:

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).

W przypadku tzw. leasingu z załogą (*wet lease*)/ACMI operatorem jest ten, w którego Certyfikacie (AOC) wymieniony jest statek powietrzny.

W przypadku operacji niekomercyjnych:

W przypadku certyfikatów ATO/DTO, aeroklubów/stowarzyszeń lotniczych i innych operatorów (NCC) należy wybrać taką nazwę operatora jaką posiadają.

W przypadku 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.

Przykład: pilot prywatny z polską licencją, lecący samolotem zarejestrowanym w Austrii z siedzibą w Niemczech. W polu Nazwa operatora (ID 215) wybranym państwem będzie Polska -> Operator prywatny (jeśli nie podano inaczej w certyfikacie statku powietrznego lub rejestracji).

W przypadku operacji regulowanych na szczeblu krajowym:

W niektórych państwach loty wojskowe są formalnie obsługiwane nie przez służby/oddziały zbrojne (Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna itp.), ale przez wyspecjalizowane jednostki sił zbrojnych (np. Dowództwo Mobilności Powietrznej USA).

Nazwa atrybutu	RODZAJ OPERACJI / OPERATION TYPE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	214
Opis szczegółowy	Typ operacji wykonywanego lotu
Wyjaśnienie	Rodzaj operacji wskazuje na zamiar konkretnego lotu (jest powiązany z posiadanymi przez operatora zezwoleniami/certyfikatami).

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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.

Samoloty „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).

Nazwa atrybutu	KATEGORIA STATKU POWIETRZNEGO / AIRCRAFT CATEGORY
Identyfikator ECCAIRS (ID)	32
Opis szczegółowy	Kategoria statku powietrznego
Wyjaśnienie	Taksonomia kategorii statków powietrznych to zbiór terminów używanych do klasyfikacji statków powietrznych zgodnie z określonymi podstawowymi cechami i podstawą certyfikacji.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 certyfikowany lub zarejestrowany w różnych kategoriach, dlatego zawsze należy sprawdzić, jaka jest prawidłowa wartość dla konkretnego statku powietrznego. (w odniesieniu do ICAO CICTT ADREP)



Nazwa atrybutu	RODZAJ NAPĘDU / AIRCRAFT PROPULSION TYPE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	232
Opis szczegółowy	Rodzaj napędu statku powietrznego
Wyjaśnienie	Rodzaj układu napędowego zastosowanego w danym statku powietrznym, m.in. silnik elektryczny, silnik tłokowy, silnik turboodrzutowy lub turbowentylatorowy.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Niektóre wartości tego atrybutu mogą wydawać się podobne, jednak reprezentują różne typy silników, np.: turbośmigłowy i turbowałowy; turbowentylatorowy i turboodrzutowy.

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

Nazwa atrybutu	GRUPA WAGOWA / AIRCRAFT MASS GROUP
Identyfikator ECCAIRS (ID)	319
Opis szczegółowy	Grupa wagowa statku powietrznego
Wyjaśnienie	Grupa wagowa samolotu 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.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Należy pamiętać, że jeden typ statku powietrznego może należeć do dwóch różnych kategorii, w zależności od jego indywidualnej wagi (np.: A340, A350, B777)

Uwaga:

W pobliżu ziemi oddziaływanie siły grawitacyjnej stwarza warunki, dla których masa jest równa ciężarowi. Tak więc często mylona jest masa z ciężarem (MTOM=MTOW).

Nazwa atrybutu	OSTATNI PUNKT ODLOTU / LAST DEPARTURE POINT
Identyfikator ECCAIRS (ID)	167
Opis szczegółowy	Ostatni punkt odlotu
Wyjaśnienie	Lotnisko lub miejsce, z którego rozpoczął się lot.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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.

Nazwa atrybutu	PLANOWANE MIEJSCE PRZEZNACZENIA / PLANNED DESTINATION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	228
Opis szczegółowy	Planowane miejsce przeznaczenia
Wyjaśnienie	Miejsce zamierzonego lądowania.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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)**.

Nazwa atrybutu	FAZA LOTU / FLIGHT PHASE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	121
Opis szczegółowy	Najważniejsza faza operacji, w której miało miejsce zdarzenie.
Wyjaśnienie	Najważniejsza faza operacji, podczas której doszło do zdarzenia. Obsługa techniczna nie jest uważana za lot/operację.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 opuszczą 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)**.

Nazwa atrybutu	POGODA MA ZNACZENIE / WEATHER RELEVANT
Identyfikator ECCAIRS (ID)	606
Opis szczegółowy	Znaczenie pogody
Wyjaśnienie	Czy czynniki pogodowe miały wpływ na zaistniałe zdarzenie.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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.

2.2 – RUBRYKI DOTYCZĄCE SŁUŻB ANS I SMI

Nazwa atrybutu	WPŁYW ATM / ATM CONTRIBUTION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	428
Opis szczegółowy	Wpływ ATM w zdarzeniu operacyjnym
Wyjaśnienie	Wynik oceny lub badania zdarzenia, które określiło poziom wpływu naziemnego elementu systemu ATM.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Wartość Wpływ ATM (klasyfikacja) jest częścią procesu oceny ryzyka. Może ona być inna w raporcie początkowym i końcowym, dlatego zawsze należy ją zaktualizować.

Pochodzenie: Eurocontrol ESARR2 Raportowanie i ocena zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w ATM i Skybrary ESARR 2.

Nazwa atrybutu	WPŁYW NA SŁUŻBY ATM / EFFECT ON ATM SERVICE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	436
Opis szczegółowy	Wpływ na służby ATM
Wyjaśnienie	Dotkliwość wpływu specyficznych (technicznych) zdarzeń ATM na możliwość świadczenia bezpiecznych usług ATM. Poziom degradacji dostawców usług ATM (technicznych) w celu zapewnienia bezpiecznych usług ATM

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Należy wykorzystywać tylko w przypadku zdarzeń specyficznych dla ATM.

W przypadku zdarzeń operacyjnych ATM należy stosować wartość „Nie dotyczy”.

Dotkliwość wpływu konkretnych zdarzeń ATM na możliwość świadczenia bezpiecznych usług ATM.

Wartość Wpływ na służby ATM (klasyfikacja) jest częścią procesu oceny ryzyka. Może ona być inna w raporcie początkowym i końcowym, dlatego zawsze należy ją zaktualizować.

Pochodzenie: Eurocontrol ESARR2 Raportowanie i ocena zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w ATM i Skybrary ESARR 2.

Nazwa atrybutu	NAZWA ORGANU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO ATS / ATS UNIT NAME
Identyfikator ECCAIRS (ID)	372
Opis szczegółowy	Nazwa organu służb ruchu lotniczego ATS
Wyjaśnienie	Nazwa organu Służb Ruchu Lotniczego. Nazwa organu służb ruchu lotniczego ATS powinna być nazwą zaangażowanej jednostki ATS (np. Langen FIS, TWR EPWA), a nie nazwą całej ANSP.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Nazwa organu służb ruchu lotniczego powinna być nazwą zaangażowanej jednostki ATS, łącznie z rodzajem zapewnianej usługi (ACC, APP, TWR, FIS), ale nie nazwą całego ANSP; np. EPWA TWR, a nie PAŻP.

Uwaga: nazwę sektora jednostki ATS należy podać w atrybucie „Nazwa sektora” (ID 526). Np.:

- LEBL TWR można podzielić na „sektory”: TWR EAST, TWR WEST i GND;
- ACC Warszawa, może mieć sektory: J, G, R itp.

Nazwa atrybutu	RODZAJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ / AIRSPACE TYPE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	15
Opis szczegółowy	Rodzaj przestrzeni powietrznej
Wyjaśnienie	Rodzaj przestrzeni powietrznej, m.in. strefa niebezpieczna (D), strefa zakazana (P) lub rejon kontrolowany lotniska (TMA).

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Rodzaj przestrzeni powietrznej, m.in. obszar niebezpieczny (D), zakazany obszar (P) lub rejon kontrolowany lotniska (TMA).

Wybór Typu Przestrzeni Powietrznej (ID 15) powinien być uzupełniony o Nazwę Przestrzeni Powietrznej (ID 14). Informacje o strukturze przestrzeni powietrznej można znaleźć w krajowym AIP.

AIR SPACE

Airspace type:

Airspace name:

Nazwa atrybutu	KLASA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ /AIRSPACE CLASS
Identyfikator ECCAIRS (ID)	13
Opis szczegółowy	Klasa przestrzeni powietrznej
Wyjaśnienie	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.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Alfabetycznie wyznaczona klasa przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach.

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.

Więcej informacji o Klasyfikacji Przestrzeni Powietrznej www.skybrary.aero/articles/classification-airspace

Nazwa atrybutu	NAZWA FIR/UIR / FIR/UIR NAME
Identyfikator ECCAIRS (ID)	16
Opis szczegółowy	Rejon informacji powietrznej lub Górny rejon informacji powietrznej
Wyjaśnienie	Rejon informacji powietrznej to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach w obrębie której świadczone są usługi informacji powietrznej i usługi alarmowe. Załącznik 2 ICAO

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Obszar informacji powietrznej (i górny obszar informacji powietrznej) to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach w obrębie której świadczone są usługi informacji powietrznej i usługi alarmowe.

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)).

2.3 – RUBRYKI DOTYCZĄCE LOTNISKA

Nazwa atrybutu	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA (KOD LOTNISKA ICAO) / AERODROME LOCATION INDICATOR
Identyfikator ECCAIRS (ID)	05
Opis szczegółowy	Wskaźnik lokalizacji lotniska i nazwa
Wyjaśnienie	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 odręcznie nazwę w polu tekstowym.

W celu aktualizacji listy wartości należy zapoznać się z sekcją 1 ECG.

Nazwa atrybutu	LOKALIZACJA NA LOTNISKU / LOCATION OF THE OCCURRENCE ON THE AERODROME
Identyfikator ECCAIRS (ID)	641
Opis szczegółowy	Miejsce zdarzenia na lotnisku lub w jego pobliżu
Wyjaśnienie	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 kryzysowego³
- 10 km (5,5 NM) od ARP ze względu na przeszkody⁴
- 13 km (7NM) od ARP w przypadku wystąpienia Birdstrike⁵

³ AMC2 ADR.OPS.B.005(b) Aerodrome emergency planning

⁴ GM1 ADR-DSN.Q.846 Lighting of fixed objects

⁵ Airport Services Manual - Doc 9137 AN/898 Part 3 Wildlife Control and Reduction - 4.7 OFF-AIRPORT BIRDS

2.4 – RUBRYKI DOTYCZĄCE USZKODZENIA STATKU POWIETRZNEGO LUB URAZU OSÓB

Nazwa atrybutu	STOPIEŃ USZKODZEŃ / DAMAGE SEVERITY LEVEL
Identyfikator ECCAIRS (ID)	432
Opis szczegółowy	Najpoważniejsze uszkodzenie statku powietrznego
Wyjaśnienie	Najwyższy poziom uszkodzeń poniesionych przez jakikolwiek statek powietrzny biorący udział w zdarzeniu.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 statku powietrznego 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 traktowane jako uszkodzenie statku powietrznego.

Uwaga:

Samolot, w odniesieniu do tego atrybutu, powinien być postrzegany w kontekście **kategorii statku powietrznego (ID 32)**, tj. samolot, wiropląt lub RPAS itp.

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 samolot nie doznał uszkodzeń wybierz „brak” („none”).
- Jeśli jakiegokolwiek uszkodzenie związane z samolotem zostało zakodowane w atrybucie **Typ przypadku (ID 390)**, wybierz odpowiedni poziom uszkodzenia statku powietrznego.

Nazwa atrybutu	STOPIEŃ URAZÓW / INJURY SEVERITY LEVEL
Identyfikator ECCAIRS (ID)	451
Opis szczegółowy	Najwyższy stopień urazów
Wyjaśnienie	Najwyższy poziom obrażeń odniesionych przez jakąkolwiek osobę w zdarzeniu.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

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 (ID 458)
- Poważny (ID 470)
- Drobnny (ID 467)
- Brak (ID 473)
- Nieznany (ID 465)

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”).
- Kodowane powinny być różne poziomy obrażeń dla osób zaangażowanych w zdarzenie w zakładce „Osoby na pokładzie i informacja medyczna” atrybutu statku powietrznego (ID 112, 108, 100, 110 itd.)

Nazwa atrybutu	LICZBA OSÓB, KTÓRE ODNIOSŁY URAZY NA ZIEMI / NUMBER OF INJURIES ON GROUND
Identyfikator ECCAIRS (ID)	460, 466, 469, 472, 475
Opis szczegółowy	Całkowita liczba rannych na ziemi
Wyjaśnienie	Całkowita liczba osób rannych na ziemi bezpośrednio zaangażowanych w zdarzenie.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Pola te należy wypełniać tylko wtedy, gdy jakkolwiek osoba znajdująca się na ziemi odniosła obrażenia w wyniku zdarzenia.

Nie należy tutaj wpisywać liczby osób, które nie zostały poszkodowane (ID 475), ze względu na fakt, że trudno wyznaczyć granicę, kto jest, a kto nie jest zaangażowany w zdarzenie.

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.

Operatora bezzałogowego statku powietrznego (UAS) należy traktować jak osobę znajdującą się na ziemi.

Uwaga:

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

Nazwa atrybutu	LICZBA OSÓB, KTÓRE ODNIOSŁY URAZY W STATKU POWIETRZNYM / NUMBER OF INJURIES ON AIRCRAFT
Identyfikator ECCAIRS (ID)	459, 465, 468, 471, 474
Opis szczegółowy	Całkowita liczba osób, które odniosły urazy w statku powietrznym
Wyjaśnienie	Całkowita liczba rannych na pokładzie statku powietrznego biorącego udział w zdarzeniu.

Wytyczne dotyczące kodowania ECCAIRS

Pola te należy wypełnić tylko wtedy, gdy znajdujące się osoby na statku powietrznym uczestniczącym w zdarzeniu doznały jakichkolwiek urazów [ref. **Stopień urazów (ID 451)**].

Należy wpisać całkowitą liczbę osób znajdujących się na pokładzie, uwzględniając te, które nie zostały ranne (jeżeli owa informacja jest dostępna).

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.

Spadochroniarze, którzy doznali urazu podczas opuszczania samolotu, powinni być traktowani jako osoby, które odniosły obrażenia na pokładzie.

Operatora bezzałogowego statku powietrznego (UAS) należy traktować jak osobę znajdującą się na ziemi.

Uwaga:

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

Nazwa atrybutu	JĘZYK DOKONUJĄCEGO ZGŁOSZENIE / REPORTER'S LANGUAGE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1091
Opis szczegółowy	Język w jakim opisane jest zdarzenie przez zgłaszającego.
Wyjaśnienie	Język używany przez zgłaszającego do opisu zdarzenia. Powinien być zawsze zakodowany, gdy obecny jest Opis z perspektywy osoby raportującej (1092).

Wytyczne kodowania ECCAIRS

Język używany przez zgłaszającego do opisu zdarzenia w atrybucie Opis z perspektywy osoby raportującej (1092).

Powinien być zawsze zakodowany, gdy obecny jest Opis z perspektywy osoby raportującej (1092). W przypadku dokonywania zgłoszenia w języku polskim wybieramy z listy wartość „**POLISH**”.

UWAGA – niektóre formularze, nie zawierają atrybutów Reporter's language oraz Reporter's description. W takim przypadku stosowane są atrybuty: **Narrative language (424)** oraz **Narrative text (425)**.

Nazwa atrybutu	OPIS Z PERSPEKTYWY OSOBY RAPORTUJĄCEJ / REPORTER'S DESCRIPTION
Identyfikator ECCAIRS (ID)	1092
Opis szczegółowy	Opis zdarzenia i jego szczegółów przez wprowadzającego zgłoszenie
Wyjaśnienie	Dowolny tekst napisany przez osobę wprowadzającą zgłoszenie, który opisuje zdarzenie z jej perspektywy

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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 samolotami/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.

UWAGA – niektóre formularze, nie zawierają atrybutów Reporter's language oraz Reporter's description. W takim przypadku stosowane są atrybuty: **Narrative language (424)** oraz **Narrative text (425)**.

Nazwa atrybutu	JĘZYK RELACJI / NARRATIVE LANGUAGE
Identyfikator ECCAIRS (ID)	424
Opis szczegółowy	Język w jakim opisane jest zdarzenie przez zgłaszającego.
Wyjaśnienie	Język używany przez zgłaszającego do opisu zdarzenia. Powinien być zawsze zakodowany, gdy obecny jest Opis z perspektywy osoby raportującej (424).

Wytyczne kodowania ECCAIRS

Język używany przez zgłaszającego do opisu zdarzenia w atrybucie Narrative text (424).

Powinien być zawsze zakodowany, gdy obecna jest Relacja zdarzenia (424). W przypadku dokonywania zgłoszenia w języku polskim wybieramy z listy wartość „**POLISH**”.

UWAGA – Formularz Flight Operation, nie zawiera atrybutów Narrative language (424) oraz Narrative text (425). W tym przypadku stosowane są atrybuty: **Reporter’s language (1091)** oraz **Reporter’s description (1092)**.

Nazwa atrybutu	RELACJA ZDARZENIA / NARRATIVE TEXT
Identyfikator ECCAIRS (ID)	425
Opis szczegółowy	Opis zdarzenia i jego szczegółów przez wprowadzającego zgłoszenie
Wyjaśnienie	Dowolny tekst napisany przez osobę wprowadzającą zgłoszenie, który opisuje zdarzenie z jej perspektywy

Wytyczne kodowania ECCAIRS

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 samolotami/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) zareportowanych w zdarzeniu przez zgłaszającego.

UWAGA – Formularz Flight Operation, nie zawiera atrybutów Narrative language (424) oraz Narrative text (425). W tym przypadku stosowane są atrybuty: **Reporter's language (1091)** oraz **Reporter's description (1092)**.