

Polsko - angielski Słownik określeń i definicji na potrzeby ESARR

Poniższy słownik jest kompilacją dokumentu SRC DOC 4 „Glossary of Terms and Definitions and List of Acronyms” oraz cząstkowych słowników dołączonych do pakietów wymagań ESARR 2, ESARR 3, ESARR 4 i ESARR 5, opublikowanych przez EUROCONTROL. Obowiązuje w nim następująca hierarchia źródeł:

- 1) Jeśli istnieje definicja ICAO, jest ona nadrzędna.
- 2) Jeśli nie istnieje definicja ICAO, ale istnieje odpowiednia definicja EUROCONTROL, używane jest odniesienie do tej definicji.
- 3) Jeśli nie istnieje definicja ICAO lub EUROCONTROL, używane jest odniesienie do innych źródeł.
- 4) Jeśli definicja nie została znaleziona, została opracowana przez EUROCONTROL SRC/SRU Requirements' Task Force.

Lp	Określenie	Nazwa angielska	Dokument źródłowy	Definicja	Przykłady i/lub uwagi
1.	ACAS	Airborn Collision Avoidance System	Dokument 9713 ICAO, Załącznik 10 do Konwencji Chicagowskiej	Pokładowy system unikania kolizji: system na statku powietrznym wykorzystujący sygnały transpondera radaru wtórnego (SSR) niezależnie od urządzeń naziemnych, zapewniający pilotowi informację na temat potencjalnego konfliktu z innymi statkami powietrznymi wyposażonymi w transponder. Uwaga 1: w tym kontekście określenie „niezależnie” oznacza, że ACAS pracuje niezależnie od systemów stosowanych przez służby ruchu lotniczego, z wyjątkiem łączności z naziemnymi stacjami modu S. Uwaga 2: transpondery SSR, o których mowa wyżej pracują w modach C i S.	Odniesienie: Doc 4444 ICAO – zbliżenie to „sytuacja, w której w opinii pilota lub kontrolera ruchu lotniczego dystans pomiędzy statkami powietrznymi, ich wzajemne położenie oraz prędkość były takie, że bezpieczeństwo statków powietrznych zostało naruszone”. Zbliżenie jest według ICAO klasyfikowane w jednym z 4 poziomów zagrożenia – odniesienie w stosownej części Doc 4444.
2.	AIRPROX	AIRPROX	Dokument 4444 ICAO	Słowo - kod używane w meldunkach o incydentach w ruchu lotniczym dla określenia zbliżenia statków powietrznych.	Odniesienie: EUROCONTROL – APW – koncepcja operacyjna: APW informuje kontrolera o wlocie lub przewidywanym wlocie statku powietrznego w zdefiniowaną przestrzeń chronioną. Dotyczy to naruszenia zarówno pionowej jak i poziomej płaszczyzny przestrzeni, a także ich kombinacji. Uwaga: funkcja regionów jest zapewnienie środków do przypisania określonych charakterystyk fragmentom przestrzeni. Stosowne charakterystyki mogą zawierać np: kryteria separacji STCA, minimalne bezpieczne wysokości MSAW lub kody modu A uprawniające do wlotu w przestrzeń chronioną przez APW.
3.	APW	Area Proximity Warning	Definicja EUROCONTROL	Ostrzeżenie przed naruszeniem przestrzeni – system mający na celu ostrzeżenie w sytuacjach, w których uprawniony statek powietrzny wlatuje lub może wlecieć w przestrzeń chronioną.	
4.	A-SMGCS	Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems	Dokument ICAO – projekt Europejskiego podręcznika A-SMGCS AOPG PT/2	Zaawansowane systemy kierowania i kontroli ruchu naziemnego: systemy zapewniające kierowanie, wyznaczanie tras kołowania, dozór i kontrolę, w odniesieniu do statków powietrznych i pojazdów w celu utrzymania liczby operacji ruchowych w każdych warunkach meteorologicznych, w zakresie AVOL – Aerodrome Visibility Operational Level	Uwaga: AVOL - minimalna widzialność, dla powyżej której może być utrzymana określona liczba operacji.

				(lotniskowy poziom widzialności operacyjnej) z jednoczesnym utrzymaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa.	
5.	ATM	Air Traffic Management		Zbiór nazemnych (zawierających ATS, ASM, ATFM) i pokładowych funkcji wymaganych do zapewnienia bezpiecznego i wydajnego przebiegu lotu.	
6.	Bezpieczeństwo	Safety		Stan, w którym poziom ryzyka jest niższy od maksymalnego poziomu zaakceptowanego przez uprawniony do tego organ.	
7.	Bezpośredni udział systemu ATM w wypadku/incydencie	Direct ATM system contribution to accident/incident		Sytuacja, w której co najmniej jedno zdarzenie lub element systemu ATM został uznany za bezpośrednio włączony w łańcuch zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydu. Zakłada się, że bez tego zdarzenia lub elementu systemu ATM nie doszłoby do wypadku lub incydu.	Przykład: awaria systemu lub niewykonanie czynności.
8.	Bieżące zarządzanie operacyjne	Operational Line Management	EUROCONTROL HEIDI	Bieżące zarządzanie funkcjami ATM i zmianą dyżurną, zgodnie z przewidywanym natężeniem ruchu.	Przykład: przypadki w tej kategorii mogą obejmować niestosowne zarządzanie rozkładem obciążenia, liczbą sektorów, obsadą stanowisk lub bardzo wysokim natężeniem ruchu.
9.	Błąd	Error		Pomyłka w specyfikowaniu, projektowaniu lub wprowadzaniu rozwiązań lub wydanie powstające z powodu niewłaściwych akcji lub decyzji podjętych przez personel operacyjny lub służby techniczne (załogi statków powietrznych, kontrolerzy ruchu lotniczego, służby techniczne).	
10.	Brak udziału ATM	No involvement		Nie uznano elementu ani zdarzenia związanego z ATM za włączone (pośrednio czy bezpośrednio) w łańcuch zdarzeń prowadzących do wypadku/incydu.	Uwaga: sytuacja, w której elementy systemu ATM nie wpłynęły na bezpieczeństwo.
11.	Cel bezpieczeństwa	Safety Objective		Celem bezpieczeństwa jest osiągnięcie zaplanowanych rezultatów. Fakt osiągnięcia celu może być przedstawiony na różne sposoby, uzgodnione z właściwym organem wydającym przepisy. Szczegółowo dla ESARR 4: celem systemu bezpieczeństwa jest jakościowo lub ilościowo określona maksymalna częstotliwość lub prawdopodobieństwo z jakim zagrożenie może wystąpić.	
12.	Certyfikat kompetencji	Certificate of Competence/Competency	SRC Licensing Coordination WG na podstawie Załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej	Wyrażenie użyte w ESARR 5 w tym samym znaczeniu co zwroty „certyfikat kompetencji i licencja”, „licencja lub certyfikat” czy „licencja” używane w Załączniku 1 do Konwencji Chicagowskiej i w Konwencji Chicagowskiej.	
13.	CNS/ATM	CNS/ATM		Zbiór funkcji wykorzystywanych w celu zapewnienia służb CNS i używanych przez ATM.	
14.	Członek załogi	Crew member	Dokument 9713 ICAO	Osoba wyznaczona przez operatora do pełnienia obowiązków na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.	
15.	Dokumentacja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	SMS Documentation		Zestaw dokumentów wynikających z polityki bezpieczeństwa organizacji zmierzających do opracowania i udokumentowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i do osiągnięcia własnych celów bezpieczeństwa.	
16.	Dolot	Arrival	Dokument FCO/ET1/ST02/DEL1.0 EUROCONTROL	Od rozpoczęcia zniżania do opuszczenia drogi startowej lub pełnego zatrzymania na drodze startowej.	Odniesienie: zgodnie z ICAO ADREP: podejście końcowe, krag lotniskowy/prosta, nieudane podejście/przejście na drugi krag oraz wszystkie fazy lądowania.
17.	Fizyczny/fizjologiczny/psychologiczny/psychosocjalny	Physical/ Physiological/ Psychological/ Psychosocial	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: do stosowania przy charakterystyce osobowej personelu, łącznie z poziomem umiejętności wymaganych do wykonywania czynności zawodowych.	Odniesienie: pojęcia określające (zgodnie z taksonomią HEIDI) braki w umiejętnościach i biegłości (takie jak doświadczenie zawodowe, kwalifikacje, aktualność wiedzy, wprawa, technika, technika niestandardowa, osąd, pojętność, przyswajanie, ocena wagi spraw i ich sekwencja, eliminacja lub alokowanie informacji, praca zespołowa,

					komunikowanie się), ale także problemy fizyczne (ograniczenia medyczne, ograniczenia sensoryczne), problemy fizjologiczne (choroby, problemy zdrowotne, zmęczenie), psychologiczne (brak uwagi, utrata koncentracji, błędy, pojmowanie, uwaga, percepcja i monitorowanie, osobowość i podejście, stan mentalny/emocjonalny) i psychosocjalne (satisfakcja z pracy, sprawy kulturowe, sprawy domowe).
18.	GAT	General Air Traffic	Podręcznik EUROCONTROL FUA – Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej	Ruch lotniczy ogólny, odbywający się zgodnie z procedurami i przepisami ICAO. Uwaga: GAT może obejmować loty wojskowych statków powietrznych, dla których lot wg przepisów i procedur ICAO spełnia wymagania operacyjne określone tymi przepisami.	Przykład: wojskowy transportowy statek powietrzny wykonujący lot w cywilnej drodze lotniczej.
19.	GPWS	Ground Proximity Warning System	Załącznik 6 do Konwencji Chicagowskiej § 6.15.4	System ostrzegania przed bliskością powierzchni ziemi: system automatycznie dający załodze trwałe i wyróżniające się ostrzeżenia, gdy statek powietrzny znajduje się w potencjalnie niebezpiecznej odległości od powierzchni ziemi.	Uwaga: pojęcie obejmuje także rozszerzoną wersję GPWS.
20.	Handlowy transport lotniczy	Commercial air transport	Dokument 9713 ICAO	Operacja statku powietrznego wykonującego lot rozkładowy lub nierozkładowy, na jednym lub kilku odcinkach, dostępny do użytku publicznego odpłatnie lub do wynajęcia (łądowania techniczne są wliczane do statystyk ICAO).	
21.	Identyfikacja zagrożeń	Hazard Identification		Proces określający co może się zdarzyć, dlaczego i w jaki sposób.	
22.	Incydent lotniczy	Incident	Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej, Dokument 9713 ICAO	Każde zdarzenie, oprócz wypadku lotniczego, związane z użytkowaniem statku powietrznego, które wpływa lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkowania.	Uwaga: rodzaje incydentów (przesłanek) pozostających w sferze zainteresowania ICAO w celach badań nad zapobieganiem wypadkom zawarte są w Podręczniku zgłaszania wypadków/incydentów ICAO.
23.	Inne urządzenia i funkcje ostrzegawcze	Other alerting devices		Urządzenia i funkcje ostrzegawcze inne niż STCA, MSAW, GPWS, ACAS, A-SMGCS	Uwaga: obejmuje także współpracę urządzeń ziemia-powietrze i ziemia-ziemia.
24.	Integracja systemów	Integration Issues	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: defekty lub anomalie występujące we współpracy między systemami/elementami wyposażenia.	Uwaga: wszelkie współdziałania ponadgraniczne i współdziałanie systemów (np.: kompatybilność/zgodność).
25.	Interfejs pomiędzy organami służb ATM	Interface between ATM service units	EUROCONTROL HEIDI	Granice przestrzeni między sąsiadującymi fragmentami dwu systemów ATM.	Uwaga: dotyczy również sytuacji, w której tylko jeden ze statków powietrznych znajduje się na ziemi.
26.	Kolizja pomiędzy statkami powietrznymi na ziemi	Collision on the ground between aircraft	EUROCONTROL HEIDI	Statki powietrzne wchodzą w bezpośredni kontakt ze sobą na ziemi	
27.	Kolizja pomiędzy statkiem powietrznym a pojazdem/inym statkiem powietrznym na ziemi oraz pojazdem/osobą/przeszkodą(ami)	Collision between an aircraft and vehicle/another aircraft on the ground and vehicle/person/obstruction(s)	EUROCONTROL HEIDI	Statek powietrzny wchodzi w bezpośredni kontakt z pojazdem/osobą/przeszkodą(ami) podczas wykonywania manewrów na ziemi.	
28.	Kolizja pomiędzy statkiem powietrznym w powietrzu z pojazdem/inym statkiem powietrznym na ziemi	Collision between an airborne aircraft and vehicle/another aircraft on the ground	EUROCONTROL HEIDI	Statki powietrzne wchodzące w bezpośredni kontakt między sobą, jeden z nich znajduje się na ziemi, a drugi w powietrzu.	
29.	Kolowanie	Taxi	Dokument FCO/ET1/ST02/DEL/1.0 EUROCONTROL	Obejmuje kolowanie do startu (od momentu odblokowania do momentu rozbiegu) oraz kolowanie po przyziemieniu (od momentu zwolnienia drogi startowej lub pełnego zatrzymania na drodze startowej do zablo-	Odniesienie: kolowanie do startu zgodnie z ICAO ADREP: postój, uruchamianie silników, silniki uruchomione, zwiększenie obrotów, wirnik obraca

						się oraz kolowanie - wypychanie, kolowanie do drogi startowej lub podlot, inne fazy. Odniesienie: kolowanie po przyziemieniu zgodnie z ICAO ADREP; skolowanie z drogi startowej, podlot, postój, silniki pracują, wirnik obraca się, inne fazy.
30.	Kontrola radarowa	Radar control		Dokument 9713 ICAO		Określenie użyte w celu wskazania, iż informacje pochodzące z radaru są bezpośrednio wykorzystywane do zapewniania służby kontroli ruchu.
31.	Leki	Medicines		SRC Licensing Coordination WG		Wyrażenie obejmujące lekarstwa zarówno przepisane, jak i nie przepisane przez lekarza.
32.	Licencja kontrolera ruchu lotniczego	Air Traffic Controller Licence		HRT Licensing Working Group		Dokument wskazujący posiadacza jako wykwalifikowanego kontrolera ruchu lotniczego oraz zawierający osobiste, zdrowotne i zawodowe kwalifikacje, łącznie ze szczegółami uprawnień i potwierdzeniem ważności kompetencji.
33.	Liczba osób z poważnymi obrażeniami ciała	Number of serious injuries		Dokument 9713 ICAO		Obrażenia ciała, których osoba doznała w trakcie wypadku, i które: - wymagają hospitalizacji dłuższej niż 48 godzin w okresie 7 dni od momentu doznania obrażeń, lub - spowodowały złamanie jakiegokolwiek kości (z wyjątkiem drobnych złamań palców rąk, nóg lub nosa), lub - spowodowały rany jakiegokolwiek organu wewnętrzznego, lub - spowodowały poparzenia drugiego i/lub trzeciego stopnia na więcej niż na 5% powierzchni ciała, lub - spowodowały zweryfikowaną ekspozycję ciała na substancje zakaźne i/lub promieniotwórcze. Uwaga: należy podać łączną liczbę osób, które doznały poważnych obrażeń ciała podczas wypadku, niezależnie od liczby statków powietrznych biorących w nim udział.
34.	Liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym	Number of fatal injuries		Dokument 9713 ICAO		Liczba osób zabitych wśród członków załogi, pasażerów lub osób trzecich, będąca rezultatem operacji statku powietrznego.
35.	Liczba zaangażowanych statków powietrznych	Number of aircraft involved		EUROCONTROL HEIDI		Liczba statków powietrznych, wobec których nie zapewniono bezpieczeństwa, lub które odegrały rolę w zdarzeniu.
36.	Lot trasowy	En-route		Dokument FCO/ET1/ST02/DEL1.0 EUROCONTROL		Czas pomiędzy zakończeniem wznoszenia a rozpoczęciem zniżania, wyłączając czas wykonywania zadania/misji.
37.	Lot usługowy	Aerial work		Dokument 9713 ICAO		Operacja statku powietrznego, w której jest on użyty do usług specjalnych (rolnicze, konstrukcyjne, fotograficzne, rozpoznawcze, obserwacyjne, patrolowe, poszukiwawczo-ratownicze, reklamowe, itp.).
38.	Lotnictwo ogólne	General Aviation		Dokument 9713 ICAO		Operacja statku powietrznego innego niż statek powietrzny handlowy lub usługowy.
39.	Loty szkolne	Instruction flights				Lot statku powietrznego, w którym statek powietrzny jest używany do nauki latania.
40.	Loty wojskowe	Military flight		Słownik lotniczy Janes'a		Statek powietrzny użyty przez siły zbrojne (legalne lub powstające) bez względu na typ statku powietrznego, z wyłączeniem bojowych statków powietrznych wycofanych ze służby i będących w prywatnym posiadaniu.

41.	Meldunek ACAS	<i>Airborn Collision Avoidance System (ACAS) report</i>		Powiadomienie lub meldunek przekazany przez dowódcę statku powietrznego zainteresowanemu organowi ruchu lotniczego, oraz następujący po tym meldunek kontrolera ruchu lotniczego, w każdym przypadku wykonania przez statek powietrzny manewru odpowiadającego na zalecenie ACAS.	Odniesienie: zmodyfikowana została definicja umieszczona w JAA NPA OPS-15 (poprawione JAR OPS); powiadomienie i meldunek złożony przez dowódcę statku powietrznego do zainteresowanego organu ruchu lotniczego, w każdym przypadku wykonania przez statek powietrzny manewru odpowiadającego na zalecenie rozwiązania ACAS (definicja).
42.	Meldunek o innych zdarzeniach	<i>Other occurrence reports</i>		Powiadomienie i/lub meldunek złożony przez dowolną osobę lub instytucję.	Np: meldunek złożony przez pasażera.
43.	Mierzalne poziomy bezpieczeństwa	<i>Quantitative Safety Levels</i>		Liczbowe przedstawienie poziomów bezpieczeństwa.	
44.	Minima bezpieczeństwa	<i>Target Level of Safety (or Safety Level or Safety Minima)</i>		Poziom, na jakim bezpieczeństwo jest osiągane w odpowiednim kontekście, oceniany w odniesieniu do akceptowalnego lub tolerowanego ryzyka.	
45.	Monitorowanie bezpieczeństwa	<i>Safety monitoring</i>		Systematyczne działania podjęte w celu wykrycia zmian mających wpływ na system zarządzania ruchem lotniczym, ukazujące że akceptowalny lub tolerowany poziom bezpieczeństwa może zostać osiągnięty.	
46.	MSAW	<i>Minimum Safe Altitude Warning</i>	EUROCONTROL	Ostrzeżenie przed naruszeniem minimalnej bezpiecznej wysokości sektorowej – automatyczny system ostrzegający kontrolerów w sytuacji, w której statek powietrzny wykonuje lub może wykonać – zgodnie z przewidywaniami systemu - lot na wysokości grożącej kolizją z terenem lub przeszkodami.	
47.	Narodowy organ ds. przepisów bezpieczeństwa w ATM	<i>National ATM Safety Regulatory Body</i>		Organ wyznaczony przez władze państwowe, odpowiedzialny za przepisy dotyczące bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.	
48.	Naruszenie minimów separacji	<i>Separation minima infringement</i>	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nie zostały zachowane zadane minima separacji pomiędzy statkami powietrznymi.	Uwaga: niezależnie od faktu złożenia meldunku AIRPROX.
49.	Naruszenie przestrzeni	<i>Unauthorised penetration of an airspace</i>	EUROCONTROL HEIDI	Wlot statku powietrznego w część przestrzeni powietrznej bez zezwolenia wydanego przez odpowiedni organ ruchu lotniczego (jeśli jest ono wymagane).	Przykład: statek powietrzny wlatuje w opublikowaną strefę P, D lub R bez zezwolenia stosownych służb lub w przestrzeń kontrolowaną bez zezwolenia ATC.
50.	Niebezpieczne zbliżenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym	<i>Near Controlled Flight Into Terrain (CFIT)</i>	EUROCONTROL HEIDI	Uniknięto zderzenia z powierzchnią ziemi w locie sterowanym przez załogę (CFIT) dzięki zbiegowi okoliczności lub przez podjęcie działań w celu jego uniknięcia.	Uwaga: pojęcie alternatywne CFTT – „Controlled flight to terrain”.
51.	Niemożliwość zapewnienia służb ASM	<i>Inability to provide ASM services</i>	EUROCONTROL HEIDI	Zdarzenie, w którym elementy naziemne systemu zarządzania przestrzenią powietrzną nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	Odniesienie: do zadań ASM należy udostępnianie jak największej części danej części przestrzeni powietrznej - poprzez dynamiczny przydział czasowy oraz segregację przestrzeni dla różnych jej użytkowników, na bazie krótkoterminowych zapotrzebowań.
52.	Niemożliwość zapewnienia służb ATFM	<i>Inability to provide ATFM services</i>	EUROCONTROL HEIDI	Zdarzenie, w którym elementy naziemne systemu ATFM nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	Odniesienie: ATFM - połączenie organizacji, ludzi, infrastruktury, wyposażenia, procedur, przepisów i informacji używanych w celu zapewnienia zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) - EUROCONTROL IETF/DP/0043.
53.	Niemożliwość zapewnienia służb ATM	<i>Inability to provide ATM services</i>	EUROCONTROL HEIDI	Zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATM nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	Odniesienie: zgodnie ze strategią ATM 2000+. Uwaga: system ATM to zbiór organizacji, ludzi, infrastruktury, urządzeń, procedur, przepisów i informacji użytych do zapewnienia służb ATM,

					umożliwiających bezpieczne wykonanie lotów i pracy systemów.
54.	Nieemożność zapewnienia służb ATS	<i>Inability to provide ATS services</i>	EUROCONTROL HEIDI	Zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATS nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.	Odniesienie: ATS (Doc 4444 ICAO) - pojęcie ogólne oznaczające wariantowo FIS – służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą, służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) - ACC, APP, TWR.
55.	Nieodpowiednia separacja	<i>Inadequate separation</i>	EUROCONTROL HEIDI	Przy braku zadanej separacji - sytuacja, w której załogi statków powietrznych dostrzegły, iż mijają się zbyt blisko siebie, jednak nie mogły zachować bezpiecznej separacji.	Uwaga: niezależnie od faktu złożenia meldunku AIRPROX. Przykład: Lot VFR i IFR dostrzegające zbyt bliskie minięcie.
56.	OAT	<i>Operational Air Traffic</i>	Podręcznik EUROCONTROL FUA – Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej	Operacyjny ruch lotniczy – obejmuje wszystkie loty, do których nie stosuje się przepisów ustanowionych dla GAT, i dla których przepisy i procedury zostały ustanowione przez odpowiednie władze państwowe. Uwaga: OAT może obejmować lot cywilnego statku powietrznego, np: obloty techniczne wymagające odstępstw od przepisów ICAO w celu spełnienia wymagań operacyjnych.	Przykład: loty na przechwycenie lub loty szkolne w przestrzeni powietrznej wydzielanej dla wojska.
57.	Ocena	<i>Assessment</i>		Oszacowanie bazujące na metodach inżynierskich, doświadczeniu operacyjnym i/lub metodach analitycznych.	
58.	Ocena ryzyka	<i>Risk assessment</i>		Ocena mająca na celu ustalenie, że osiągnięte lub zakładane ryzyko mieści się w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie.	
59.	Ochrona systemu ATM	<i>Air Traffic Management System (ATM) security</i>	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której zapewnienie służb ATM zostało całkowicie lub czasowo utracone w rezultacie nieprzewidzianego zagrożenia.	Przykład: pożar, dym, powódź, zagrożenie bombowe, wybuch lub sabotaż.
60.	Odstępstwa od wyposażenia pokładowego wymaganego przez ATM i od związanych z nim procedur	<i>Deviation from aircraft ATM related equipment carriage and operations</i>	EUROCONTROL HEIDI	Wykonanie przez statek powietrzny lotu bez stosownego wyposażenia pokładowego związanego z ATM (np: COM, NAV, SUR) lub gdy urządzenia te są niesprawne. Sytuacja, w której załoga nie posiada stosownej licencji uprawniającej do użycia ww. urządzeń pokładowych – w obu przypadkach bez zwolnienia wydanego przez upoważnioną władzę.	Uwaga: pojęcie władza - zgodnie z definicją Załącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej. Przykład: statek powietrzny wykonuje lot w drogach RNAV bez wymaganego wyposażenia opublikowanego w AIP.
61.	Odstępstwo załogi statku powietrznego od opublikowanych procedur ATS	<i>Aircraft deviation from applicable ATS procedures</i>	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której statek powietrzny wykonuje lot niezgodnie z opublikowaną procedurą ATS	Np: nieprawidłowy lot wg opublikowanych SID-ów lub STAR-ów.
62.	Odstępstwo załogi statku powietrznego od stosownych przepisów ruchu lotniczego ATM	<i>Aircraft deviation from applicable ATM regulation</i>	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której statek powietrzny wykonuje lot niezgodnie ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego.	Np: opublikowanymi w AIP.
63.	Odstępstwo załogi statku powietrznego od zezwolenia ATC	<i>Aircraft deviation from ATC clearance</i>	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której statek powietrzny wykonuje lot niezgodnie z zezwoleniem wydanym przez organ ATC lub inną stosowną władzę.	Uwaga: stosowna władza zgodnie z definicją Załącznika 2 do Konwencji Chicagowskiej. Obejmuje to sytuacje, w których pilot nie stosuje się do warunków zezwolenia.
64.	Ograniczanie ryzyka	<i>Risk Mitigation</i>		Kroki podjęte w celu kontroli lub zapobieżenia zagrożeniom powodującym szkody - poprzez redukcję ryzyka do akceptowalnego poziomu.	
65.	Oprogramowanie	<i>Software issues</i>	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: defekty lub anomalie występujące w oprogramowaniu lub jego składnikach.	Uwaga: na każdym etapie cyklu istnienia projekt/uruchomienie/praca operacyjna/przeglądy.
66.	Organizacja eksploatująca	<i>Operating organisation</i>	SRC	Każda organizacja podlegająca prawnie - w sprawach bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym - krajowemu organowi nadrzędnemu, odpowiedzialna za świadczenie usług inżynierskich i technicznych dla zarządzania ruchem lotniczym.	
67.	Organy ATS	<i>Air Traffic Services (ATS) units</i>	Dokument 9713 ICAO	Pojęcie ogólne oznaczające odpowiednio ACC, APP lub TWR.	Odniesienie: zgodnie z oznaczeniami stosownego kodu lokalizacji ICAO. Uwaga: może być więcej niż jeden zaangażowany organ ATS.

68.	Osiągnięcie właściwego poziomu bezpieczeństwa	Safety Achievement		Rezultaty procesów i/lub metod zastosowanych w celu osiągnięcia bezpieczeństwa w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie.	
69.	Osoby trzecie	Third parties		Osoby, które uczestniczyły w wypadku lub w incydencie statku powietrznego, nie będące jego pasażerami lub członkami załogi.	
70.	Państwowy Organ Zarządzania Ruchem Lotniczym (POZRL)	ATM Service Provider		Organ powołany w celu i odpowiedzialny za zapewnienie służb ATM.	
71.	Pasazerowie	Passengers		Pasazerowie, łącznie z osobami znajdującymi się na pokładzie statku powietrznego innymi niż członkowie załogi.	
72.	Personel inżynierski i techniczny, wykonujący zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym	Engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks	SRC	Personel, który eksploatuje i konserwuje wyposażenie techniczne ATM dopuszczone do użytku operacyjnego.	Uwaga: niniejsza definicja nie obejmuje innych funkcji związanych z wyposażeniem ATM, takich jak projektowanie, testowanie, odbiory i szkolenia.
73.	Personel Służb ATM	Air Traffic Management (ATM) Services Personnel	EUROCONTROL HEIDI	Osoby wyznaczone do wykonywania zadań operacyjnych bezpośrednio związanych z zapewnieniem służb ATM.	
74.	Plan szkoleń organu/ośrodka operacyjnego	Unit Training Plan	SRU/SQS/HRT	Plan wymagany przez Państwo, opracowywany przez organ operacyjny ATC i zatwierdzany przez upoważnione władze, dla prowadzenia szkolenia mającego na celu osiągnięcie i utrzymywanie przez personel ATM poziomów kompetencji wymaganych przez procedury weryfikacji kompetencji.	
75.	Poddanie kompetencji w wątpliwość	Competence in doubt	SRC Licensing Coordination WG na podstawie Europejskiego podręcznika licencjonowania personelu – kontrolerzy ruchu lotniczego	Wyrażenie ogólne obejmujące różne sytuacje, w których kontroler był zaangażowany w wypadek lub incydent z naruszeniem bezpieczeństwa statku powietrznego, lub w których procedury weryfikacji kompetencji wykazały jego braki kompetencji, lub w których nie spełnia on wymagań ciągłości praktyki.	
76.	Pojemność	Capacity	Dokument 9306 ICAO, dla „pojemności operacyjnej”	Liczba statków powietrznych mogących wlecieć w określoną część przestrzeni powietrznej lub wykonać lot na określone lotniska w określonej jednostce czasu.	Odniesienie: dokument EUROCONTROL IETF/DP/0043 definiuje szereg rodzajów pojemności (płyt postojujących, przylotów, odlotów, przepływu ruchu, operacji, drogi startowej, terminu, tranzytu). Uwaga: potencjalne wydarzenia spowodowane przekraczaniem pojemności lub dopasowaniem do pojemności powinny być przeanalizowane, niezależnie od danych liczbowych przedstawionych przez Państwo/usługodawcę.
77.	Polityka bezpieczeństwa	Safety Policy		Fundamentalne podejście organizacji do osiągnięcia bezpieczeństwa w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie.	
78.	Pośredni udział systemu ATM w wypadku/incydencie	Indirect ATM system contribution to accident/incident		Sytuacja, w której nie uznano elementu lub zdarzenia związanego z ATM za przyczyniający się do wypadku lub incydentu, lecz w której przynajmniej jeden czynnik ATM potencjalnie zwiększył poziom ryzyka lub odegrał rolę w zagrożeniu, w jakim znalazł się statek powietrzny. Zakłada się, że przy zaistnieniu takiej sytuacji w ATM, wypadek czy incydent mógł się mimo wszystko zdarzyć.	Przykład: Kontroler nie użył zwrotu „Avoiding action” – manewr ominięcia.
79.	Procedury i instrukcje operacyjne dla personelu ATM	Air Traffic Management (ATM) service personnel operating procedures and instructions	EUROCONTROL HEIDI	Jako przyczyna incydentu lub wypadku - procedury i instrukcje pisemne używane przez personel w trakcie wykonywania zadań pośrednio lub bezpośrednio związanych z zapewnieniem służb ATM.	Uwaga: pojęcie obejmuje zarówno poprawność lub brak poprawności procedury albo instrukcji, jak również błędne zastosowanie lub niezastosowanie procedury. Uwaga: procedury lub instrukcje mogą być skutkiem rekomendacji po ocenie bezpieczeństwa

					związany z wprowadzeniem nowego systemu ATM lub zmianami w istniejącym.
80.	Procedury innych służb operacyjnych ATM	<i>Other operational ATM service procedures</i>	EUROCONTROL HEIDI	Procedury i instrukcje pisemne stosowane przez personel operacyjny ATM inny niż ATC, w trakcie wykonywania zadań pośrednio lub bezpośrednio związanych z zapewnieniem służb ATM.	Uwaga: inne procedury ATM obejmują współdziałanie z operatorami (Biuro planowania lotów) lub opracowanie i korzystanie z AIP oraz przygotowanie i rozpowszechnianie ATIS'u.
81.	Procedury obsługi technicznej	<i>Engineering and maintenance procedures</i>	EUROCONTROL HEIDI	Procedury i instrukcje pisemne stosowane przez personel techniczny w trakcie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem służb ATM.	Uwaga: procedury takie odnoszą się do obsługi technicznej i kontroli sprzętu operacyjnego, obejmującej rutynowe przeglądy i naprawy usterek oraz procedury stosowane przy projektowaniu, instalacji i oddawaniu do eksploatacji nowego wyposażenia.
82.	Proces zatwierdzania	<i>Approval process</i>	Strategia ATM 2000+	Jako czynnik: proces, w którym uprawniony urząd działający w ramach prawnych, wydaje formalne świadectwo, że produkt, proces lub usługa spełnia stosowne wymagania przepisów.	Uwaga: proponowana jest definicja „certyfikacji” z ATM2000+. Odniesienie: przypadki objęte tą kategorią mogą obejmować (zgodnie z taksonomią HEIDI) niewłaściwe procedury prawne, inspekcje, monitorowanie, dozór, audyty i sprawdzenie, a także błędne zastosowanie wymagań i słaby nadzór nad stosowaniem wymagań.
83.	Promowanie idei bezpieczeństwa	<i>Safety Promotion</i>		Określenie środków, za pomocą których zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości dla zapewnienia „kultury bezpieczeństwa w pracy organizacji”.	
84.	Przeglądy bezpieczeństwa	<i>Safety Surveys</i>		Systematyczne analizy prowadzone w celu zalecenia - o ile zostaną stwierdzone - usprawnień, zapewnienia bezpieczeństwa bieżącej działalności oraz potwierdzenia zgodności ze stosownymi częściami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.	
85.	Przepis	<i>Regulation</i>	Strategia ATM2000+	Jako czynnik: przyjęcie, uchwalenie i wprowadzenie przepisów dla osiągnięcia założonych celów przez podmioty, do których odnosi się proces regulacyjny.	Uwaga: proponowana jest definicja przepisu z ATM 2000+. Odniesienie: przypadki objęte tą kategorią mogą obejmować (zgodnie z taksonomią HEIDI) niestosowne przepisy, standardy certyfikacyjne, jak również brak lub niewłaściwe wymagania regulacyjne bezpieczeństwa.
86.	Przepisy wykonywania lotów wg przyrządów (IFR)	<i>Instrumental Flight Rules</i>	Dokument 9713 ICAO	Zbiór przepisów regulujących wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych dla lotu wg wskazań przyrządów.	
87.	Przepisy wykonywania lotów z widocznością (VFR)	<i>Visual Flight Rules</i>	Dokument 9713 ICAO	Jako czynnik: przepisy wykonywania lotów z widocznością.	Uwaga: kategoria zawiera loty VFR spec (Doc 9713 ICAO: lot VFR, na który organ kontroli ruchu lotniczego wydał zezwolenie na lot w strefie kontrolowanej lotniska - w warunkach meteorologicznych poniżej VMC) i lot kontrolowany VFR (lot kontrolowany wykonywany wg przepisów dla lotów z widocznością).
88.	Przestrzenie powietrzne ATS	<i>Air Traffic Services airspace</i>	Dokument 9713 ICAO	Przestrzenie o określonych wymiarach, oznaczone alfabetycznie, w których mogą być wykonywane loty określonego rodzaju, i dla których określono zasady i służby ruchu lotniczego.	Odniesienie: Załącznik 11 do Konwencji Chicagowskiej definiuje 7 klas przestrzeni. Klasyfikacja winna odnosić się do odpowiedniej litery ICAO (np: klasy A, B, C, D, E, F, G) lub inne, uwzględniające lokalne odstępstwa (takie jak G+ czy G* w krajach skandynawskich). Uwaga: przypadki objęte tą kategorią mogą zawierać niewłaściwą klasyfikację przestrzeni.
89.	Przestrzeń niebezpieczna	<i>Danger area</i>	Dokument 9713 ICAO	Przestrzeń o określonych wymiarach, w której mogą, w określonym czasie, zaistnieć warunki niebezpieczne dla wykonania lotu statku	

				powietrznego.	
90.	Przestrzeń ograniczona	<i>Restricted area</i>	Dokument 9713 ICAO	Przestrzeń o określonych wymiarach nad lądem lub wodami terytorialnymi, w której lot statku powietrznego jest ograniczony - zgodnie z określonymi warunkami.	
91.	Przestrzeń zakazana	<i>Prohibited area</i>	Dokument 9713 ICAO	Przestrzeń o określonych wymiarach nad lądem lub wodami terytorialnymi, w której lot statku powietrznego jest zakazany.	
92.	Przyczyna	<i>Cause</i>	Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej	Działanie, przeoczenie, zdarzenie, warunki lub ich kombinacja, które doprowadziły do wypadku lub incydentu.	EUROCONTROL rozumie określenie „przyczyna” w szerszym znaczeniu tego słowa, tak by objęło ono zdarzenia specyficzne dla ATM (np: działania, przeoczenia, zdarzenia, warunki lub ich kombinacja prowadząca do naruszenia bezpieczeństwa).
93.	Rejestracja	<i>Safety Records</i>		Informacje dotyczące zdarzenia lub serii zdarzeń lotniczych, przechowywane dla zapewnienia bezpieczeństwa i zaprezentowania skutecznego funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.	
94.	Rodzaj (typ) raportu	<i>Type of report</i>		Źródło informacji, człowiek bądź system, z którego pochodzi informacja na temat zdarzenia.	
95.	Rodzaj zapewnionej służby zarządzania ruchem lotniczym	<i>Type of Air Traffic Management (ATM) service provided</i>	Raport 10 Konferencji żeglugi powietrznej ICAO – Dokument 9583 EUROCONTROL FCO/ET1/ST02/DEL/1.0	Podstawowym składnikiem naziemnego ATM jest ATS (służby ruchu lotniczego), służby towarzyszące to ASM (zarządzanie przestrzenią) i ATFM (zarządzanie przepływem ruchu lotniczego).	Uwaga: do głównych zadań ATM należy umożliwienie operatorom statków powietrznych wykonanie zgodnego z rozkładem lotu odlotu i dołotu oraz stosowanie najkorzystniejszego profilu lotu przy zastosowaniu minimum ograniczeń i bez naruszania zasad bezpieczeństwa. Odniesienie: definicja ATS wg Doc 4444 ICAO: „pojęcie ogólne oznaczające przemienne służbę informacji powietrznej FIS, służbę alarmową, służbę doradczą, służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC – kontrola lotniska, zbliżania, obszaru).
96.	Ryzyko	<i>Risk</i>		Kombinacja całkowitego prawdopodobieństwa i/lub częstotliwości występowania szkodliwych efektów spowodowanych zagrożeniem oraz klasy niebezpieczeństwa.	
97.	Sektoryzacja	<i>Sectorisation</i>	EUROCONTROL HEIDI	Podział przestrzeni na sektory, zgodnie z przyjętymi kryteriami, w celu obsłużenia ruchu lotniczego.	Odniesienie: pojęcie „sektory” zgodnie z definicją Doc 8400/4 ICAO.
98.	Służba alarmowa (ALRS)	<i>Alerting Service (ALRS)</i>	Dokument 9713 ICAO	Służba pełniona w celu powiadamiania odpowiednich organizacji o statku powietrznym potrzebującym pomocy poszukiwawczo – ratowniczej oraz w asystowaniu tym organizacjom (w miarę potrzeb).	
99.	Służba ATM	<i>ATM Service</i>		Służby powołane w celu zapewnienia zarządzania ruchem lotniczym.	
100.	Służba doradcza	<i>Air Traffic Advisory Service</i>	Dokument 9713 ICAO	Służba pełniona w wyznaczonej przestrzeni w celu zapewnienie, tak dalece jak jest to możliwe, separacji pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi lot na podstawie planu lotu IFR.	
101.	Służba informacji powietrznej (FIS)	<i>Flight Information Service</i>	Dokument 9713 ICAO	Służba pełniona w celu przekazywania informacji i rad pomocnych w wykonaniu sprawnego i bezpiecznego lotu. Służba pełniona w wyznaczonej przestrzeni w celu zapewnienia, tak dalece jak jest to możliwe, separacji pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi lot na podstawie planu lotu IFR.	
102.	Służba kontroli lotniska	<i>Aerodrome control service</i>	Dokument 9713 ICAO	Służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego.	Odniesienie: Doc 9713 ICAO: ruch lotniskowy to ruch wszystkich statków powietrznych na polu manewrowym lotniska i w jego pobliżu. Uwaga: za statek powietrzny wykonujący lot w pobliżu lotniska uważa się statek pozostający w kręgu nadlotniskowym, wlatujący do niego lub wylatujący.
103.	Służba kontroli	<i>Area control service</i>	Dokument 9713 ICAO	Służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych	Odniesienie: Doc 9713 ICAO: centrum kontroli

	obszaru			w przestrzeniach kontrolowanych.	obszaru ACC to organ ustanowiony w celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego statkom powietrznym w ruchu kontrolowanym - w przestrzeniach kontrolowanych pozostających w jego rejonie odpowiedzialności.
104.	Służba kontroli ruchu lotniczego	Air Traffic Control (ATC) Service	Załącznik 11 do Konwencji Chicagowskiej, Dokument 9713 ICAO	Usługa zapewniana w celu: a) zapobieganiu kolizjom; - pomiędzy statkami powietrznymi, - na polu manewrowym lotniska pomiędzy statkiem powietrznym a przeszkodami, oraz b) zapewnienia uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego.	
105.	Służba kontroli zbliżania	Approach control service	Dokument 9713 ICAO	Służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do odlatających i dolatujących statków powietrznych.	Odniesienie: Doc 9713 ICAO: organ kontroli zbliżania APP to organ ustanowiony w celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego statkom powietrznym w locie kontrolowanym - dolatującym lub odlatającym do/z jednego lub wielu lotnisk.
106.	Służba proceduralna	Procedural service	Dokument 9713 ICAO	Także: separacja proceduralna, kontrola proceduralna. Separacja stosowana w sytuacji, w której informacje o położeniu statku powietrznego pochodzą z innych źródeł niż radarowe.	
107.	Służba radarowa	Radar service	Dokument 9713 ICAO	Określenie użyte w celu wskazania, iż służba pełniąca jest w oparciu o radar.	
108.	Służba ruchu lotniczego (ATS)	Air Traffic Service (ATS)	Załącznik 2 do Konwencji Chicagowskiej, Dokument 9569 ICAO	Wyrażenie ogólne, oznaczające zarówno służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służbę kontroli obszaru, służbę kontroli zbliżania, służbę kontroli lotniska), służbę nadzoru ruchu lotniczego, jak i służbę koordynacji ruchu lotniczego.	
109.	Sprzęt	Hardware issues	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: defekty lub anomalie występujące w określonym sprzęcie lub jego składnikach.	Uwaga: na każdym etapie cyklu życia: projekt/uruchomienie/praca operacyjna/przeglądy
110.	Stanowisko zarządzania bezpieczeństwem	Safety Management Function		Stanowisko o określonej w strukturze organizacyjnej odpowiedzialności za opracowanie i utrzymywanie efektywnego systemu zarządzania bezpieczeństwem.	
111.	Stan błędu	Failure condition		Sytuacja istnienia jednej lub większej ilości usterek lub błędów - w zależności od fazy lotu oraz niesprzyjających warunków operacyjnych (natężenie ruchu lotniczego, TMA, itd.) - mająca wpływ na statek powietrzny i/lub jego pasażerów poprzez pośrednią lub bezpośrednią utratę separacji, lub mająca w tej utracie separacji swój udział.	
112.	Start	Departure	Dokument FCO/ET1/ST02/DEL 1.0 EUROCONTROL	Od rozpoczęcia rozbiegu do zakończenia wznoszenia.	Odniesienie: zgodnie z ICAO ADREP - rozbieg, przerwany start, wstępne wznoszenie, wznoszenie po zamknięciu podwozia, awaryjne lub nie kontrolowane zniżanie w czasie startu, inne fazy.
113.	STCA	Short Term Conflict Alert		Ostrzeżenie przed konfliktem w krótkim czasie: automatyczny system ostrzegający kontrolera ruchu lotniczego (na wskaźniku sytuacji ruchowej), w krótkim czasie przed ewentualnym wystąpieniem konfliktu pomiędzy statkami powietrznymi.	Uwaga: obecne STCA składają się z naziemnych systemów komputerowych SSR - używających trójwymiarowych prognoz trajektorii lotu statków powietrznych do ostrzeżenia personelu ruchu lotniczego o aktualnym/potencjalnym konflikcie między statkami powietrznymi, jaki może nastąpić w najbliższym czasie, na kilka minut, zwykle 2 - 3 minuty, przed przewidywanym czasem konfliktu.
114.	Struktura dróg lotniczych	Route structure	Dokument EUROCONTROL IETF/DP/0043	Układ dróg lotniczych ATS, torów lotu w przestrzeniach TMA i inne elementy struktury przestrzeni (np: strefy oczekiwania), przeznaczone do wykorzystania przez operatorów statków powietrznych.	Uwaga: stosowana jest także definicja „sieć dróg lotniczych”.

115.	Struktura firmy	Company structure and management policy	HEIDI	EUROCONTROL	Jako czynnik: istnieje struktura organizacyjna oraz polityka władz lotnicwa i narodowego usługodawcy.	Uwaga: obejmuje także politykę w odniesieniu do stylu prowadzenia organizacji, mającej tendencję do pozostawiania poza kontrolą, co może wpływać na bezpieczeństwo ruchu lotniczego.
116.	Struktura przestrzeni	Airspace structure	Słownik „Collins Concise Dictionary”	Załącznik 1 do Konwencji Chicagowskiej	Alkohol, pochodne opium, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokaina i inne środki pobudzające, halucynogenne, lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kawy i nikotyny.	Kombinacja elementów fizycznych, procedur i środków ludzkich, zorganizowana w celu sprawowania odpowiedzialności funkcji.
117.	Substancje psychoaktywne	Psychoactive substances				
118.	System	System				
119.	System ATM	ATM System			Część systemu żeglugi powietrznej, składająca się z części nazwanej ATM i części pokładowej ATM.	Uwaga: a. system ATM zawiera trzy elementy składowe: ludzie, procedury i urządzenia (oprogramowanie i sprzęt), b. system ATM zakłada istnienie systemów wspomagających CNS (łączności, Nawigacyjne, Dozorowania).
120.	System CNS	CNS System			Całość sprzętu i oprogramowania, narzędzi i aplikacji komputerowych, które są używane do zapewnienia jednej lub więcej służb ruchu lotniczego. System CNS umożliwia zapewnienie służb ATM.	
121.	System technicznej infrastruktury służb ATM	Air Traffic Management (ATM) Service Infrastructure/facilities/technical systems	EUROCONTROL	HEIDI	Jako czynnik: dedykowane systemy i podsystemy, których funkcjonowanie bezpośrednio wspiera zapewnienie służb ATM, a także infrastruktura kubaturowa umożliwiająca świadczenie tych służb.	
122.	System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)	Safety Management System		EUROCONTROL	Proces stosowany przez organizację zapewniające usługi lub produkty związane z bezpieczeństwem, gwarantujący iż rozpatrzone zostały wszystkie aspekty dotyczące bezpieczeństwa związanego z usługą.	Uwaga: obejmuje: - ustanowienie polityki i standardów bezpieczeństwa (jako minimum spełniających przepisy wymagań prawnych), - stosowaną siłę fachową umożliwiającą wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, - sposoby oceny stopnia bezpieczeństwa oraz mechanizmy wykrywania jego braków, np. przypadki określone tą kategorią mogą obejmować niejasności występujące w procedurach operacyjnych ATC, niedostępność lub nieistotność materiału operacyjnego, niewłaściwa ocena ryzyka przy wprowadzaniu zmian do systemu ATM, niewystarczające szkolenie, brak realizacji wniosków wynikających z badania poprzedniego zdarzenia.
123.	Szkolenie OJT	On-Job-Training (OJT)	EATCHIP Air Traffic Controller Training at Operational Units, HUM.ET1.ST05.400-GUI-01, modyfikowane przez ICAO i SRU	Praktyczne połączenie - w rzeczywistej sytuacji ruchowej - wczesniej nabytych umiejętności oraz uzdolnień, pod nadzorem kwalifikowanego instruktora OJT.		
124.	Szkolenie operacyjne	Operational Training	EATMP Specifications of Training Tools and Methods ATC-HUM.ET1.ST07.1000-	Szkolenie przeprowadzane w rzeczywistej sytuacji ruchowej, w ślad za szkoleniem podstawowym. Obejmuje szkolenie przejściowe, pre-OJT oraz OJT.		

125.	Szkolenie zatwierdzone	Approved training	GUI-01 EUROCONTROL	Szkolenie zapewniające odpowiedni poziom kompetencji szkolonego personelu do wykonywania przydzielonych zadań, łącznie z praktyczną integracją uzyskanej wiedzy i umiejętności z warunkami na stanowisku.
126.	Środowisko operacyjne	Environment of operations		Środowisko operacyjne składa się z fizycznych i instytucjonalnych charakterystyk przestrzeni, w której odbywają się operacje lotnicze. Środowisko to zawiera służby zarządzania ruchem lotniczym, użyte technologie, organizację przestrzeni, otaczające warunki oraz ludzi.
127.	Środowisko pracy	Interface-working environment	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: jeśli środowisko pracy było nieodpowiednie do wykonywanych przez personel czynności zawodowych.
128.	Taksówki powietrzne	Air taxi service	Dokument 9713 ICAO	Określenie mogące mieć dwa znaczenia: rodzaj lotu na bieżące zadanie wykonywany zwykle przez statki powietrzne przy małej liczbie miejsc lub ładowności, lub - w niektórych przypadkach - wykonywany w lotach rozkładowych z międzylądowaniami np: w miejscach przyjęcia na pokład lub rozładunku ładunku i/lub pasażerów.
129.	Typ statku powietrznego	Type of aircraft	EUROCONTROL HEIDI	Zgodnie z identyfikacją zawartą w dokumencie ICAO lub tekstem otwartym, jeśli brak jest oznaczenia ICAO.
130.	Układ lotniska i jego infrastruktura	Aerodrome layout and infrastructure	EUROCONTROL HEIDI	Fizyczna charakterystyka lotniska i jego otoczenia.
131.	Upoważnione władze państwowe	Designated authority	SRC-RTF, na podstawie JAR-21	Kompetentny organ mianowany przez władze Państwa do sprawowania roli regulatora (organu wydającego przepisy) w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
132.	Uprawienie	Rating	Załącznik 1 do Konwencji Chicagowskiej, Dokument 9569 ICAO	Upoważnienie umieszczone w licencji lub do niej dołączone i stanowiące jej nieodłączną część, ustanawiające specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia z nią związane.
133.	Uprawienie licencyjne	Licence endorsement	HRT Licensing Working Group	Upoważnienie umieszczone w licencji kontrolera ruchu lotniczego i stanowiące jej nieodłączną część, określające specjalistyczne kwalifikacje powiązane z ważnymi uprawnieniami.
134.	Uprawienie szczegółowe	Endorsement	HRT Licensing Working Group	Wpis w licencji kontrolera ruchu lotniczego określający organ kontroli ruchu i stanowiska lub sektory operacyjne, w których kontroler ma prawo do wykonywania czynności wynikających z ważnych uprawnień zawartych w licencji.
135.	Usługi wspierające/pomocnicze	Supporting Services		Systemy, służby lub ustalenia, włączając łączność, nawigację i dozоровanie, które wspomagają służby zarządzania ruchem lotniczym.
136.	Usługi zewnętrzne	External Services		Wszystkie zasoby materialne i niematerialne oraz usługi zapewniane przez jakiegokolwiek organizację, która nie jest objęta Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem organu zarządzania ruchem lotniczym.
137.	Usterka	Failure		Niezdolność jakiegokolwiek elementu systemu zarządzania ruchem lotniczym do wypełniania ich funkcji.
138.	Usterka funkcji dozoru radarowego	Failure of SURVEILLANCE function	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nastąpiła całkowita lub częściowa utrata możliwości prowadzenia dozoru radarowego przy pomocy nazemnego systemu ATM.
				Odniesienie: funkcja dozoru radarowego – zbiór organizacji, ludzi, infrastruktury, urządzeń, procedur, przepisów oraz informacji używanych

					w celu zapewnienia służby dozoru radarowego, w celu umożliwienia bezpiecznego wykonywania lotów i pracy systemu, poprzez śledzenie i monitorowanie postępu lotu statku powietrznego (EUROCONTROL IETF/DP/0043).
139.	Usterka funkcji łączności	Failure of COMMUNICATION function	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nastąpiła całkowita lub częściowa utrata łączności lub system naziemny łączności ATM jest uszkodzony, tak że zapewnienie ciągłej łączności jest niemożliwe.	Odniesienie: funkcje łączności – zbiór organizacji, ludzi, infrastruktury, urządzeń, procedur, przepisów oraz informacji używanych w celu zapewnienia służb łączności umożliwiającej bezpieczne wykonywanie lotów i pracę systemu (EUROCONTROL IETF/DP/0043). Przykład: niepoprawna transmisja znaczącej depeszy.
140.	Usterka funkcji nawigacyjnych	Failure of NAVIGATION function	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nastąpiła całkowita lub częściowa utrata zdolności do zapewnienia sprawności naziemnego systemu nawigacyjnego, tak że utrzymanie ciągłej wymaganej sprawności nawigowania statków powietrznych jest niemożliwe.	Odniesienie: służba nawigacji w drogach lotniczych lub segmentach podejścia zapewniana przez usługodawcę ATS za pomocą naziemnych lub satelitarnych urządzeń (EUROCONTROL IETF/DP/0043).
141.	Usterka funkcji przetwarzania i dystrybucji danych	Failure of Data Processing and Distribution function	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nastąpiła całkowita lub częściowa utrata zdolności do przetwarzania i dystrybucji danych w naziemnych systemach ATM, tak że zapewnienie ciągłej wymiany danych jest niemożliwe.	Przykład: brak funkcji przetwarzania danych planów lotu.
142.	Usterka funkcji zapewniania informacji wspomagających	Failure of support information function	EUROCONTROL HEIDI	Sytuacja, w której nastąpiła całkowita lub częściowa utrata zdolności do zapewnienia informacji wspomagających, lub w której informacje te są nieprawidłowe.	Przykład: nieprawidłowa informacja dotycząca wiatru w czasie startu lub lądowania, nieprawidłowy RVR, brak lub nieprawidłowo wypełniony plan lotu.
143.	Uszczegółowienie uprawnienia	Rating endorsement	HRT Licensing Working Group	Upoważnienie umieszczone w uprawnieniu lub do niego dołączone i stanowiące jego nieodłączną część, ustanawiające specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia z nim związane.	
144.	Uszkodzenia statku powietrznego	Damage to aircraft	Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej	Krótkie określenie uszkodzeń statku powietrznego, jakim uległ on podczas wypadku (zniszczony, poważnie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń).	
145.	Utrata marginesu bezpieczeństwa	Loss of safety margins		Wszystkie sytuacje, w których statek powietrzny znajduje się zbyt blisko innych obiektów (innych statków powietrznych, ziemi, przeszkód, przesłoniętych ograniczonej, anomalii meteorologicznych), i w których zagrożone jest jego powrocie do sytuacji bezpiecznej.	Uwaga: zawiera nieodpowiednią separację oraz naruszenie minimów separacji.
146.	Uwarunkowania instytucjonalne	Institutional arrangements	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: rozwiązania organizacyjne wybrane w określonym Państwie dla podjęcia zapewnienia służb ATM, mogące powodować wywieranie presji na personel.	Uwaga: przypadki w tej kategorii obejmują rozwiązania o statusie prawnym organizacji zapewniającej ATM (np. państwowa, spółka, sektor prywatny), oraz relacje pomiędzy regulatorem a usługodawcą.
147.	Waga	Severity		Skutki/konsekwencje zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo lotu (kombinacja utraty separacji i stopnia możliwości przywrócenia bezpiecznej sytuacji).	
148.	Waga zagrożenia (klasa zagrożenia)	Severity class		Gradacja pomiędzy 1 (najbardziej niebezpieczne) a 5 (najmniej niebezpieczne), ukazująca wpływ zagrożeń na operację lotniczą.	
149.	Weryfikacja	Verification		Potwierdzenie, poprzez sprawdzenie dowodów, że produkt, proces lub służba spełnia szczegółowe wymagania.	
150.	Wtargnięcie na drogę startową bez konieczności podjęcia działań dla uniknięcia kolizji	Runway incursion where no avoiding action was necessary	EUROCONTROL HEIDI	Każda obecność na drodze startowej, bez stosownego zezwolenia, statku powietrznego, pojazdu, osoby lub obiektu, nie powodująca konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji ze statkiem powietrznym.	Uwaga: pojęcie „droga startowa” zgodnie z definicją „pasa startowego” Załącznika 14 do Konwencji Chicagowskiej, rozszerzone o strefy ochronne stosowane przy specyficznych typach operacji.
151.	Wtargnięcie na drogę startową z koniecznością uniknięcia kolizji	Runway incursion where avoiding action was	EUROCONTROL HEIDI	Każda obecność na drodze startowej, bez stosownego zezwolenia, statku powietrznego, pojazdu, osoby lub obiektu powodująca konieczność uniknięcia kolizji.	Uwaga: pojęcie „droga startowa” zgodnie z definicją „pasa startowego” Załącznika 14 do Konwencji

	ścią podjęcia działań dla uniknięcia kolizji	<i>necessary</i>		ność podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji ze statkiem powietrznym.	cji Chicagowskiej, rozszerzone o strefy ochronne stosowane przy specyficznych typach operacji.
152.	Wydawanie przepisów	<i>Regulatory activities</i>	EUROCONTROL HEIDI	Ustanawianie przepisów i polityki oraz nadzór nad stosowaniem się do nich przez organizację usługodawcy ATM.	
153.	Wymagania bezpieczeństwa	<i>Safety requirement</i>		Środki przeciwdziałania ryzyku, definiowane na podstawie strategii przeciwdziałania ryzyku, zapewniające osiągnięcie poszczególnych celów bezpieczeństwa. Mogą przyjmować różne formy dotyczące organizacyjnych, operacyjnych i proceduralnych współdziałań lub środowiska występowania.	
154.	Wymagania pracy operacyjnej	<i>Operational tasks demand</i>	EUROCONTROL HEIDI	Jako czynnik: wymagania pracy operacyjnej związane z zadaniami związanymi bezpośrednio z zapewnieniem ATS.	Odniesienie: przypadki określone tą kategorią (zgodnie z taksonomią HEIDI) odnoszą się głównie do wysokim obciążeniem personelu ATM (np.: niespodziewany ruch) do sytuacji awaryjnych lub niecodziennych, albo ograniczeń nocnych.
155.	Wymagania przepisów bezpieczeństwa	<i>Safety Regulatory Requirement</i>		Specyfikacje państwowego organu wydającego przepisy o statusie przepisów prawnych z zakresu bezpieczeństwa. Zgodność podmiotu z tą specyfikacją prowadzi do potwierdzenia jego kompetencji w zakresie bezpieczeństwa.	
156.	Wypadek lotniczy	<i>Accident</i>	Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej	Zdarzenie, związane z użytkowaniem statku powietrznego, które zaistniało od chwili wejścia jakiegokolwiek osoby na pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili w której wszystkie znajdujące się na pokładzie osoby opuściły statek powietrzny, i podczas którego: a) jakkolwiek osoba doznała obrażeń ciała ze skutkiem śmiertelnym lub poważnych obrażeń ciała, w rezultacie: - znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego, lub - bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które oddzieliły się od danego statku powietrznego, lub - bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów wylotowych silnika odrzutowego, z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, zadanych samemu sobie lub przez inne osoby, kiedy obrażeń ciała doznali pasażerowie nie posiadający biletów ukrywający się w miejscach, do których dostęp dla pasażerów i członków załogi jest zwykle zamknięty, lub b) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego: - naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego, oraz - wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy lub uszkodzenia silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające, lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki, lub gdy pokrycie posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia, lub c) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.	Uwaga 1: jedynie w celu zachowania jednolitości danych statystycznych obrażenia ciała, w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, ICAO klasyfikuje jako obrażenie ciała ze skutkiem śmiertelnym. Uwaga 2: statek powietrzny uważa się za zaginiony wówczas, gdy poszukiwania zostały oficjalnie odwołane miejsce znajdowania się szczątków statku powietrznego nie zostało ustalone.
157.	Wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej	<i>Runway excursion by aircraft</i>	EUROCONTROL HEIDI	Statek powietrzny porusza się poza krawędzią drogi startowej lub wypada z niej.	Uwaga: pojęcie „droga startowa” zgodnie z definicją „pasa startowego” Załącznika 14 do Konwencji Chicagowskiej, rozszerzone o strefy ochronne stosowane przy specyficznych typach operacji.

158.	Wyposażenie techniczne ATM dopuszczone do użytku operacyjnego	<i>ATM equipment approved for operational use</i>	ASP-SRC	Wszystkie systemy, obiekty i urządzenia, które zostały dopuszczone do bezpośredniego wykorzystania przez użytkowników przestrzeni powietrznej (np. nazienne urządzenia radionawigacyjne) lub do pełnienia służb operacyjnych ATM.	Uwaga: pojęcie to obejmuje systemy, obiekty i urządzenia eksploatowane lub nadzorowane przez „organizację eksploatującą”, służące celom zegulgi powietrznej, niezależnie od tego czy wyroby używane do wykonywania zadań związanych z ATM są powszechnie dostępne na rynku, czy też zostały wytworzone na podstawie specyficznych wymagań ATM.
159.	Zagrożenie	<i>Hazard</i>		Jakikolwiek warunek, wydarzenie lub okoliczności, które mogą wywołać wypadek.	
160.	Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	<i>Safety Recommendations</i>	Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej	Propozycje władz badających wypadek/incydent lotniczy, oparte o informacje wynikające z prowadzonego dochodzenia, składane w intencji uniknięcia podobnego wypadku/incydentu w przyszłości.	Uwaga: pojęcie ma zastosowanie głównie przy wypadkach i poważnych incydentach lotniczych, zalecenia są wydawane przez organy uprawnione do badania wypadków (w Polsce - PKBWL). Definicja ICAO nie obejmuje zaleceń wewnętrznych organu ATM, które mogą wynikać także z analiz zmian w systemie ATM lub z przeprowadzonych przeglądów bezpieczeństwa.
161.	Założenie	<i>Assumption</i>		Twierdzenie i/lub reguła przyjęte bez dowodu.	Zgodne z SAE ARP 4754/4761.
162.	Zapewnienie bezpieczeństwa	<i>Safety assurance</i>		Wszystkie zaplanowane i systematyczne działania konieczne do zapewnienia adekwatnego przekonywania, że produkt, służba, organizacja, lub system osiągnął akceptowalne lub tolerowane bezpieczeństwo.	
163.	Zarządzanie polityką personalną jako przyczyna incydentu lub wypadku	<i>Management/Personnel Policy</i>	EUROCONTROL HEIDI	Polityka stosowana przez usługodawcę ATM w celu zarządzania personelem.	Uwaga: obejmuje (zgodnie z taksonomią HEIDI) rekrutację, dobór zmian, grafik, warunki, obsada.
164.	Zarządzanie bezpieczeństwem	<i>Safety Management</i>		Kierowanie działaniami w celu zabezpieczenia najwyższych standardów bezpieczeństwa, spełniających (jako minimum) wymagania przepisów bezpieczeństwa.	
165.	Zatwierdzenie	<i>Validation</i>		Potwierdzenie poprzez sprawdzenie oraz prowadzenie ewidencji, że poszczególne wymagania zostały spełnione (zwykle używane do wewnętrznych sprawdzania projektów).	
166.	Zdarzenie	<i>Occurrence</i>		Wypadek, poważny incydent oraz incydent, a także inne defekty lub niesprawność statku powietrznego, jego wyposażenia lub dowolnego elementu systemu nawigacji powietrznej używanego/przewidzianego do użycia w celu wykonania lub w związku z wykonaniem operacji lotniczej oraz związanego z zapewnieniem służb ATM lub pomocy w nawigacji statku powietrznego.	Uwaga: wyraz „incydent” w polskiej wersji Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej został określony jako „przestępstwo”.
167.	Zderzenie w powietrzu	<i>Mid-air collision</i>	EUROCONTROL HEIDI	Wydarzenie, podczas którego statek powietrzny w locie wchodzi w bezpośredni kontakt z innym statkiem powietrznym lub z innym obiektem latającym.	Uwaga: przyjmuje się, że lot jednego lub obu statków powietrznych może być kontynuowany.
168.	Zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym	<i>Controlled Flight Into Terrain (CFIT)</i>	Okólnik 272-AN/161 ICAO	Wypadek, w którym statek powietrzny pozostający pod kontrolą załogi jest przez nią nieświadomie doprowadzony do zderzenia z powierzchnią ziemi lub wody.	