

Załącznik 1

EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

**WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE
PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA
(ESARR)**

ESARR 2

**SKŁADANIE MELDUNKÓW
ORAZ ROZPATRYWANIE NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM**

Edycja: 2.0

Data edycji oryginału: 03 - 11 - 2000

SPIS TREŚCI

Spis treści	45
Streszczenie	45
1. Zakres	46
2. Uzasadnienie	46
3. Zastosowanie	46
4. Cel działania systemu bezpieczeństwa	47
5. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa.....	47
6. Wdrożenie	48
7. Wyjątki	48
8. Materiały dodatkowe	48
Załącznik A	49
Zdarzenia lotnicze związane z ATM podlegające zgłaszaniu i analizie	49
Załącznik B	53
Minimalna zawartość rocznego raportu podsumowującego	53

STRESZCZENIE

Niniejszy dokument został przygotowany przez Komisję ds. Przepisów Bezpieczeństwa.

Niniejsze wymagania dotyczą wdrożenia przez Państwa procedur składania meldunków oraz rozpatrywania nieprawidłowości w ruchu lotniczym.

- W załączniku A została zdefiniowana lista zdarzeń dotyczących ATM, które - jako niezbędne minimum - powinny być zgłaszane i oceniane przez Państwa.
- W załączniku B zostały zdefiniowane dane dotyczące bezpieczeństwa, wyrażone jako ogólne wskaźniki bezpieczeństwa, które - jako niezbędne minimum - powinny być gromadzone i zgłaszane do EUROCONTROL przez Państwa.

Państwa powinny wdrożyć niniejsze wymagania ESARR 2 stopniowo, rozpoczynając od gromadzenia danych odnoszących się do wypadków i incydentów - niebezpiecznych zbliżeń, począwszy od 1 stycznia 2000 roku.

Decyzję w sprawie odpowiedniego podejścia poszczególnych Państw do procedury wdrożenia niniejszych wymagań pozostawia się Państwom.

WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym

1. Zakres

Niniejsze wymagania obejmują wprowadzenie przez Państwo zasad składania "*Meldunków o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym*" oraz "*Procedur Rozpatrywania Nieprawidłowości w ATM*".

2. Uzasadnienie

- 2.1 Wprowadzenie, jako priorytetu, w Państwach ECAC spójnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i zarządzania bezpieczeństwem w ATM, wymaga pomyślnego wdrożenia ujednoliconych procedur zgłaszania i oceny zdarzeń. Procedury te prowadzić będą do bardziej usystematyzowanego postrzegania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa i ich przyczyn, co pozwoli na określenie odpowiednich działań korygujących oraz obszarów, w których bezpieczeństwo operacji lotniczych mogłoby zostać poprawione poprzez zmiany w systemie ATM.
- 2.2 Analizy skuteczności w zakresie bezpieczeństwa, przeprowadzone na poziomie europejskim, doprowadziły do konkluzji (ujętej w raporcie "*EUROCONTROL ATM Performance Report for 1998*"), iż na obszarze ECAC występuje zróżnicowanie pod względem zakresu, zasięgu, spójności i dostępności danych dotyczących bezpieczeństwa w ATM.
- 2.3 Uznaje się za konieczne podjęcie działań zmierzających do utworzenia spójnej i usystematyzowanej procedury zgłaszania i oceny zdarzeń w zakresie bezpieczeństwa ATM. Procedury te nie powinny koncentrować się na karaniu, lecz na profilaktyce w zakresie wypadków i poważnych incydentów.

3. Zastosowanie

- 3.1 Niniejsze wymagania mają zastosowanie w Państwach Członkowskich EUROCONTROL. Państwa Członkowskie ECAC, niebędące członkami EUROCONTROL, także są zachęcane do ich stosowania.
- 3.2 Państwa Członkowskie określą następnie krajowe lub międzynarodowe uzgodnienia instytucjonalne umożliwiające spełnienie niniejszych wymagań. Ich struktura umożliwi administracji rządowej nałożenie wymagań na organizacje i/lub indywidualne osoby w Państwie, w ramach jej umocowań prawnych.
- 3.3 Niniejsze wymagania mają zastosowanie we wszystkich następujących przypadkach:
 - dotyczących cywilnych statków powietrznych,
 - zapewniania przez cywilne organy ruchu lotniczego usług wobec cywilnych i/lub wojskowych statków powietrznych,
 - tam, gdzie wojskowe organy ruchu lotniczego i/lub obrona powietrzna, w zależności od przyjętych rozwiązań narodowych, zapewniają służby cywilnemu statkowi powietrznemu.

W sytuacjach, gdy wyłącznie organy wojskowe zapewniają służby ruchu wojskowym statkom powietrznym, składanie meldunków o zdarzeniach nie jest obowiązkowe. Dobrowolne zgłaszanie takich przypadków, rozpatrywane jako niezbędne dla podnoszenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, pozostawia się do decyzji Państw.

4. Cel działania systemu bezpieczeństwa

Celem działania systemu bezpieczeństwa jest zagwarantowanie, na poziomie krajowym i ECAC, środków formalnych służących do:

- 4.1 Oceny poziomu bezpieczeństwa oraz jego zmian w czasie.
- 4.2 Identyfikacji kluczowych obszarów ryzyka, w których ATM mógłby wnieść wkład w poprawę bezpieczeństwa oraz podjęcie działań profilaktycznych.
- 4.3 Przeprowadzania dochodzenia, oceny i wyciągania wniosków dotyczących udziału ATM we wszystkich przypadkach naruszenia bezpieczeństwa i podejmowanie działań naprawczych, zarówno w sferze przepisów, jak i poza nimi.
- 4.4 Wnioskowania, w jaki sposób system ATM mógłby wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa nawet w obszarach, w których nie jest on bezpośrednio zaangażowany w wypadki lub incydenty.
- 4.5 Oceny i monitorowania zmian, wdrożeń technicznych i operacyjnych pod kątem spełniania ustalonych wymagań związanych z bezpieczeństwem oraz podejmowania działań profilaktycznych.

5. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa

5.1 Wymagania dotyczące procedur zgłaszania i rozpatrywania na poziomie krajowym zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w ATM:

Każde Państwo powinno zapewnić:

- 5.1.1 Wdrożenie formalnych środków zgłaszania i rozpatrywania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem i stanowiących rzeczywiste bądź potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub zagrażających zapewnieniu bezpiecznej usługi ATM, obejmujących co najmniej przypadki przedstawione w załączniku A.
- 5.1.2 Przepisy umożliwiające osobie lub organizacji lotniczej zgłaszanie każdego zdarzenia lub sytuacji, w którą była zaangażowana lub której była świadkiem, a także każdej sytuacji, którą uznała za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub możliwości zapewnienia bezpiecznej usługi ATM. Przepisy takie nie powinny ograniczać się do procedur zgłaszania tylko wypadków czy poważnych incydentów, gdyż niektóre inne typy zdarzeń mogą być przejawem zagrożeń skutkujących wypadkami lub poważnymi incydentami.
- 5.1.3 Personel ATM i osoby trzecie są zachęcane wszelkimi sposobami do systematycznego i konsekwentnego zgłaszania takich zdarzeń.
- 5.1.4 Wszelkie dane mogące pomóc w wyjaśnieniu okoliczności towarzyszących takim zdarzeniom, powinny zostać właściwie zidentyfikowane, zabezpieczone, nagrane i przechowywane w sposób zapewniający ich jakość i poufność, jak również pozwalający na ich późniejsze badanie i ocenę.
- 5.1.5 Badanie lub ocena zdarzeń uznanych za wywierające znaczący wpływ na bezpieczeństwo lotów i możliwość zapewnienia bezpiecznych usług ATM są prowadzone przez zespół ekspertów i wszczynane bezzwłocznie, wraz z podjęciem działań naprawczych.
- 5.1.6 Stopień zagrożenia wynikający z każdego takiego zdarzenia jest określony, ryzyko związane z takim zdarzeniem sklasyfikowane, a rezultaty zarejestrowane.
- 5.1.7 Przyczyny takich zdarzeń są analizowane w obiektywny sposób, w celu określenia stopnia, w jakim system ATM pomógł lub mógłby pomóc w zmniejszeniu powstałego ryzyka. Rezultaty tej analizy są rejestrowane.
- 5.1.8 Rekomendacje dotyczące poprawy bezpieczeństwa oraz działań korygujących są opracowane i, gdy jest to konieczne, rejestrowane, zaś ich wdrażanie jest monitorowane.

5.1.9 Tak dalece jak jest to możliwe doświadczenia związane z bezpieczeństwem, w oparciu o zebrane dane o zdarzeniach i ich ocenę, są wymieniane pomiędzy Państwami w celu osiągnięcia powszechnego zrozumienia typowych zagrożeń, a także trendów w zakresie bezpieczeństwa oraz obszarów, w których zmiany w systemie ATM mogłyby wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa.

5.2 Wymagania dotyczące zgłaszania informacji nt. bezpieczeństwa do EUROCONTROL.

5.2.1 Każde Państwo powinno zapewnić zestawianie i przesyłanie do EUROCONTROL wszystkich informacji dotyczących bezpieczeństwa jako wskaźników poziomu bezpieczeństwa. Dane te powinny odpowiadać co najmniej wymaganiom określonym w załączniku B.

6. Wdrożenie

6.1 Decyzję dotyczącą wyboru najkorzystniejszego sposobu przyjęcia i wprowadzania niniejszych wymagań, metod zgłaszania i przygotowywania wiarygodnych danych, pozostawia się Państwowi. W szczególności, każde Państwo powinno zdecydować o wdrożeniu obowiązkowego lub dobrowolnego krajowego schematu składania meldunków.

6.2 Państwa powinny rozpocząć gromadzenie danych, odnoszących się do wypadków i incydentów niebezpiecznych zbliżeń, począwszy od 1 stycznia 2000 roku (patrz załącznik A sekcja 1.1 oraz 1.2.1). Natomiast, począwszy od 30 marca 2001 roku Państwa powinny przysyłać do EUROCONTROL informacje o rocznych krajowych wskaźnikach bezpieczeństwa dotyczących tych kategorii zdarzeń (patrz załącznik B).

6.3 Państwa powinny gromadzić dane o bezpieczeństwie dotyczące incydentów mogących być potencjalną przyczyną kolizji lub niebezpiecznego zbliżenia, począwszy od 1 stycznia 2001 roku (patrz załącznik A sekcja 1.2.2). Natomiast, począwszy od 30 marca 2002 roku powinny przysyłać do EUROCONTROL informacje o rocznych krajowych wskaźnikach bezpieczeństwa dotyczących tych kategorii zdarzeń (patrz załącznik B).

6.4 Państwa powinny gromadzić dane dotyczące zdarzeń specyficznych dla ATM, mających wpływ na bezpieczeństwo zapewniania służb ATM, począwszy od 1 stycznia 2002 roku (patrz załącznik A sekcja 1.3). Natomiast, począwszy od 30 marca 2003 roku powinny składać do EUROCONTROL informacje o rocznych krajowych wskaźnikach bezpieczeństwa dotyczących tych kategorii zdarzeń (patrz załącznik B).

7. Wyjątki

Brak.

8. Materiały dodatkowe

8.1 EUROCONTROL w ramach swej działalności w HEIDI (*Harmonisation of European Incidents Definition Initiative for ATM* - Inicjatywa Harmonizacji Europejskiej Definicji Zdarzeń w ATM), opracuje zbiór definicji zdarzeń związanych z ATM. Zasady zgłaszania zdarzeń, wraz z odnośnym zestawem definicji, będą zgodne ze stosownymi częściami niniejszych wymagań SRR. Jakość i zgodność wdrożenia SRR będzie w znacznym stopniu zależeć od ukończenia prac nad definicjami i klasyfikacją (taksonomią) HEIDI oraz od terminu ich wdrożenia.

8.2 Komisja ds. Przepisów Bezpieczeństwa EUROCONTROL opracowała poradnik określający zasady kwalifikacji zdarzeń pod względem stopnia powodowanego zagrożenia (patrz "*Severity Classification Scheme for Safety Occurrences in ATM*", wersja 1.0.).

- 8.3 EUROCONTROL opracuje materiały pomocnicze harmonizujące w relacjach: EUROCONTROL – usługodawcy ATM, proces, kryteria zgłaszania i oceny zdarzeń, łącznie z klasyfikacją poziomu bezpieczeństwa.
- 8.4 Podręcznik ICAO - ADREP został poprawiony, a zgodne z nim krajowe programy ADREP 2000 spełniają wymogi ESARR 2. Należy dodać, iż utworzona przez Wspólne Centrum Badawcze dla Komisji Europejskiej (ECCAIRS) baza danych jest aktualizowana w celu włączenia do niej ADREP-u.
- 8.5 EUROCONTROL standaryzuje narzędzia automatycznego monitorowania, takie jak:
- MSAW - ostrzeganie przed naruszeniem minimalnej bezpiecznej wysokości sektorowej,
 - STCA - ostrzeganie krótkodystansowe przed konfliktem między statkami powietrznymi,
 - APW - ostrzeganie przed naruszeniem przestrzeni,
 - SMGCS - systemy kierowania i kontroli ruchu naziemnego,
- w celu włączenia do zagadnień w Krajowy Plan Ujednoczenia Standardów CNS/ATM i Harmonizacji Działań w Europie – LCIP. Narzędzia te są rozpatrywane jako funkcja/urządzenie alarmowe służące do wykrywania zaistniałych i potencjalnych zdarzeń lotniczych.
- 8.6 Wymagania bezpieczeństwa są zgodne z:
- 8.6.1 Definicjami ICAO (w szczególności Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej),
 - 8.6.2 Definicjami EUROCONTROL (między innymi *EATMP/Safety Group*),
 - 8.6.3 Wymaganiami zawartymi w przepisach JAR, dotyczącymi zgłaszania zdarzeń lotniczych,
 - 8.6.4 Proponowaną dyrektywą Rady Europy, ustanawiającą skoordynowany system obowiązkowego krajowego zgłaszania zdarzeń lotniczych w lotnictwie cywilnym.

ZAŁĄCZNIK A

Zdarzenia lotnicze związane z ATM podlegające zgłaszaniu i analizie

Niniejszy załącznik określa minimalną listę typów zdarzeń związanych z ATM, które powinny być zgłaszane i rozpatrywane. Zawiera on także informacje o zdarzeniu, jakie należy zebrać i zarejestrować, a dla zdarzeń poddawanych dokładnej analizie - typowe składniki wyników oceny lub dochodzenia, takie jak kategoria przyczyn zdarzeń, poziom zagrożenia bezpieczeństwa oraz zalecenia i działania dotyczące bezpieczeństwa.

Uwaga: Słownik określeń i definicji na potrzeby ESARR zawiera definicje większości określeń, zawartych w załączniku A.

A-1 Zdarzenia lotnicze ATM podlegające zgłaszaniu i analizie

Poniższe kategorie zdarzeń lotniczych związanych z ATM powinny być zgłaszane i oceniane:

Uwaga: nie powinno to ograniczać zgłaszania dowolnego zdarzenia lotniczego, sytuacji czy warunków, które - jeśli powtórzą się w innych lub podobnych okolicznościach, lub nie zostaną skorygowane - mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego.

Dodatkowo, powinny być zgłaszane inne zdarzenia wpływające na bezpieczeństwo, zidentyfikowane jako część systemu monitorowania określonych programów (np. wymagania monitorowania zidentyfikowane w RVSM).

A-1.1 Wypadki: zwłaszcza następujące rodzaje wypadków będące przedmiotem zainteresowania społeczności związanej z ATM:

- *Mid Air Collision* – zderzenie w powietrzu,
- *Controlled Flight Into Terrain* (CFIT) – zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
- kolizja pomiędzy statkami powietrznymi na ziemi,
- kolizja pomiędzy statkiem powietrznym w powietrzu a pojazdem/innym statkiem powietrznym znajdującym się na ziemi,
- kolizja pomiędzy statkiem powietrznym na ziemi a pojazdem/osobą/przeszkodą(ami),
- inne szczególnie interesujące wypadki, w tym utrata sterowania w powietrzu z powodu występowania VORTEX'u lub zjawisk/warunków meteorologicznych.

A-1.2 Incydenty: zwłaszcza następujące rodzaje incydentów będące przedmiotem zainteresowania społeczności ATM:

A-1.2.1 Niebezpieczne zbliżenia (*Near Collision*) – obejmujące sytuacje, w których statek powietrzny i inny statek powietrzny/teren/pojazd/osoba/obiekt znajdują się zbyt blisko siebie:

- naruszenie minimów separacji,
- nieodpowiednia separacja,
- niebezpieczne zbliżenie z terenem w locie sterowanym (*Near CFIT*),
- wtargnięcie na drogę startową - z koniecznością podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji.

A-1.2.2 Potencjalne zagrożenie kolizją lub niebezpiecznym zbliżeniem - obejmujące sytuacje szczególne, mogące potencjalnie zakończyć się wypadkiem lub niebezpiecznym zbliżeniem, **gdymby** w pobliżu znalazł się inny statek powietrzny:

- wtargnięcie na drogę startową - bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji,
- wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej,
- odstępstwo statku powietrznego od zezwolenia ATC,
- odstępstwo statku powietrznego od stosownych przepisów ruchu lotniczego ATM:
 - odstępstwo statku powietrznego od stosownej opublikowanej procedury,
 - naruszenie przestrzeni powietrznej,
 - odstępstwa od wyposażenia pokładowego wymaganego przez ATM i procedur określonych obowiązującymi przepisami.

A-1.3 Zdarzenia specyficzne dla ATM - obejmujące sytuacje, w których możliwość zapewnienia bezpiecznych usług ATM jest zakłócona, w tym sytuacje gdy tylko dzięki zbiegowi okoliczności bezpieczna operacja statku powietrznego nie została zagrożona:

- niemożność zapewnienia służb ATM:
 - służb ruchu lotniczego,
 - zarządzania przestrzenią powietrzną,
 - przepływem ruchu lotniczego,
- usterka funkcji łączności,
- usterka funkcji dozoru radarowego,

- usterka funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
- usterka funkcji nawigacyjnych,
- ochrona systemu ATM.

A-2 Dane o faktach i okolicznościach wymaganych do zebrania i przechowywania

Poniższa lista określa dane o faktach i okolicznościach zdarzenia (kto, co, kiedy, gdzie), jakie należy zebrać i przechować w celu opracowania statystyk stanowiących podstawę generowania wskaźników bezpieczeństwa i trendów zmian w bezpieczeństwie:

***Uwaga** - poniższa lista określa minimalne dane, jakie powinny zostać zgromadzone, gdy podejmuje się ocenę/dochożenie w sprawie zdarzenia lotniczego. W żadnym razie nie należy traktować jej jako wyczerpującą.*

- liczba statków powietrznych uczestniczących w zdarzeniu,
- czy brały udział pojazdy TAK/NIE,
- czy brały udział osoby TAK/NIE,
- czy brały udział zwierzęta TAK/NIE,
- organy ATS,
- miesiąc zdarzenia,
- liczba rannych ze skutkiem śmiertelnym:
 - wśród załogi,
 - wśród pasażerów,
 - wśród osób trzecich,
- liczba poważnie rannych.

A-2.1 Dane dotyczące poszczególnych statków powietrznych:

- uszkodzenia statku(ów) powietrznego(ych),
- typ(y) statku(ów) powietrznego(ych),
- rodzaj wykonywanego lotu (lot handlowy/rozkładowy, lotnictwo ogólne),
- rodzaj lotu (GAT, OAT),
- faza lotu (od kołowania do lądowania),
- przepisy wykonywania lotu (VFR, IFR),
- rodzaj zapewnianej służby ATM (patrz „Słownik określeń i definicji na potrzeby ESARR”),
- klasa przestrzeni powietrznej,
- inne rodzaje przestrzeni (D, P, R),
- rodzaj zgłoszenia (AIRPROX, ACAS, inne),
- rodzaj systemu monitorującego (STCA, MSAW, GPWS, APW, ACAS, SMGCS, inne).

A-3 Wyniki oceny/dochożenia, jakie należy przechowywać

Poniższa lista przedstawia minimalne dane, jakie powinny być zgromadzone i przechowywane w wyniku postępowania wyjaśniającego/dochożenia w sprawie zdarzenia lotniczego.

A-3.1 Postępowanie wyjaśniające/dochożenie powinno umożliwić określenie poziomu zagrożenia wynikającego ze zdarzenia lotniczego.

Patrz wskazania SRC zawarte w „Severity Classification Scheme for Safety Occurrences in ATM” (edycja 1.0).

A-3.2 Postępowanie wyjaśniające/dochodzenie powinno umożliwić określenie **poziomu udziału elementów naziemnego systemu ATM** i ustalenie czy taki udział był:

- bezpośredni,
- pośredni,
- bez wpływu ATM (w celu określenia sytuacji, w której element naziemny systemu ATM nie miał wpływu na zdarzenie).

A-3.3 Postępowanie wyjaśniające/dochodzenie w sprawie zdarzenia powinno umożliwić prześledzenie łańcucha zdarzeń, które doprowadziły do zdarzenia lotniczego oraz identyfikację przyczyn, z powodu których każde zdarzenie miało miejsce; tym samym umożliwić przygotowanie działań korygujących, rekomendacji i działań zmierzających do poprawy poziomu bezpieczeństwa.

A-3.3.1 Przyczyny, które doprowadziły do powstania zdarzenia, powinny zostać sklasyfikowane według następujących ogólnych kategorii:

Uwaga: w celu lepszego rozpoznania przyczyn zdarzenia nie wyklucza się rozbicia tych kategorii w trakcie prowadzenia dochodzenia.

- personel ATM:
 - fizyczne/fizjologiczne/psychosocjalne,
 - środowisko pracy,
 - obciążenie pracą na stanowisku,
- procedury operacyjne i instrukcje obowiązujące personel ATM:
 - procedury operacyjne ATC,
 - inne procedury operacyjne służb ATM,
 - procedury służb technicznego zabezpieczenia,
- współdziałanie organów służb ruchu lotniczego,
- infrastruktura/urządzenia/systemy zabezpieczenia ruchu (ATM):
 - urządzenia,
 - oprogramowanie,
 - integracja systemów,
 - układ i infrastruktura lotniska,
- struktura przestrzeni powietrznej:
 - struktura dróg lotniczych,
 - pojemność przestrzeni,
 - sektoryzacja,
 - przestrzeń ATS,
- struktura firmy, polityka zarządzania:
 - zarządzanie służbami operacyjnymi,
 - system zarządzania bezpieczeństwem,
 - rozwiązania instytucjonalne,
 - polityka zarządzania/personalna,
- czynności regulacyjne:
 - regulacje/przepisy,
 - procedury zatwierdzania.

A-3.2.2 Należy opracować zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, działań usprawniających czy korygujących, których wdrożenie powinno być monitorowane. Mogą one przyjąć różnorodne formy, łącznie z opracowaniem i wdrożeniem wymagań dotyczących bezpieczeństwa, wprowadzeniem standardów, opracowaniem bądź poprawieniem procedur, zmianą architektury systemu czy skorygowaniem systemu szkolenia ATM.

ZAŁĄCZNIK B

Minimalna zawartość rocznego raportu podsumowującego

Raport roczny przekazywany do EUROCONTROL powinien zawierać, jako minimum:

B-1 Roczna statystykę ruchu lotniczego - wyrażoną w liczbie operacji i godzin lotów.

B-2 Całkowitą liczbę wypadków lotniczych - wraz z określeniem poziomu uszkodzeń oraz liczbą zgonów. Informacja statystyczna będzie sklasyfikowana według fazy lotu, przepisów wykonywania lotu, typu operacji, klasyfikacji przestrzeni, z każdorazowym wskazaniem liczby przypadków, w których ATM miał bezpośredni lub pośredni udział w doprowadzeniu do wypadku lotniczego. Podobne informacje powinny być dostarczone dla określonych kategorii wypadków, takich jak:

- zderzenie w powietrzu,
- zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
- kolizja pomiędzy statkami powietrznymi znajdującymi się na ziemi,
- kolizja pomiędzy statkiem powietrznym w powietrzu, a pojazdem/innym statkiem powietrznym znajdującym się na ziemi,
- kolizja pomiędzy statkiem powietrznym znajdującym się na ziemi, a pojazdem/osobą/przeszkodą(ami).

B-3 Całkowitą liczbę incydentów - sklasyfikowaną według poziomu zagrożenia, fazy lotu, przepisów wykonywania lotu, typu operacji oraz klasyfikacji przestrzeni, z każdorazowym wskazaniem liczby przypadków, w których ATM miał bezpośredni lub pośredni udział w doprowadzeniu do incydentu. Podobne informacje powinny być dostarczone dla określonych kategorii zdarzeń lotniczych, takich jak:

- naruszenie minimów separacji,
- nieodpowiednia separacja,
- niebezpieczne zbliżenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
- zajęcie drogi startowej bez zezwolenia - z koniecznością podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji,
- wtargnięcie na drogę startową - bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji,
- wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej,
- odstępstwo statku powietrznego od zezwolenia kontroli ruchu,
- odstępstwo statku powietrznego od obowiązujących przepisów ruchu lotniczego:
 - odstępstwo statku powietrznego od stosownej opublikowanej procedury,
 - naruszenie przestrzeni,
 - odstępstwa od wyposażenia pokładowego wymaganego przez ATM i procedur nakazanych przez obowiązujące przepisy.

B-4 Całkowitą liczbę zdarzeń specyficznych dla ATM - sklasyfikowaną według poziomu zagrożenia. Podobne informacje powinny być dostarczone dla określonych kategorii zdarzeń w ATM, takich jak:

- brak możliwości zapewnienia służb zarządzania ruchem lotniczym (ATM):
 - brak możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS),
 - brak możliwości zapewnienia służby zarządzania przestrzenią,
 - brak możliwości zapewnienia służby kontroli przepływu ruchu (ATFMS),
- usterka funkcji łączności,
- usterka funkcji dozorowania radarowego,
- usterka funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
- usterka funkcji nawigacyjnych,
- usterka w ochronie systemu ATM.