

Zgłaszanie zdarzeń – właściwe organy i jakość danych

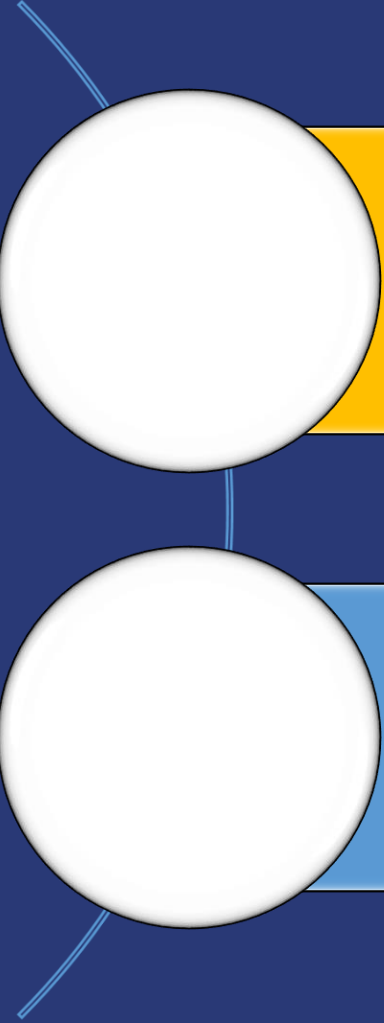


Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

02.04.2025



Zgłaszanie zdarzeń

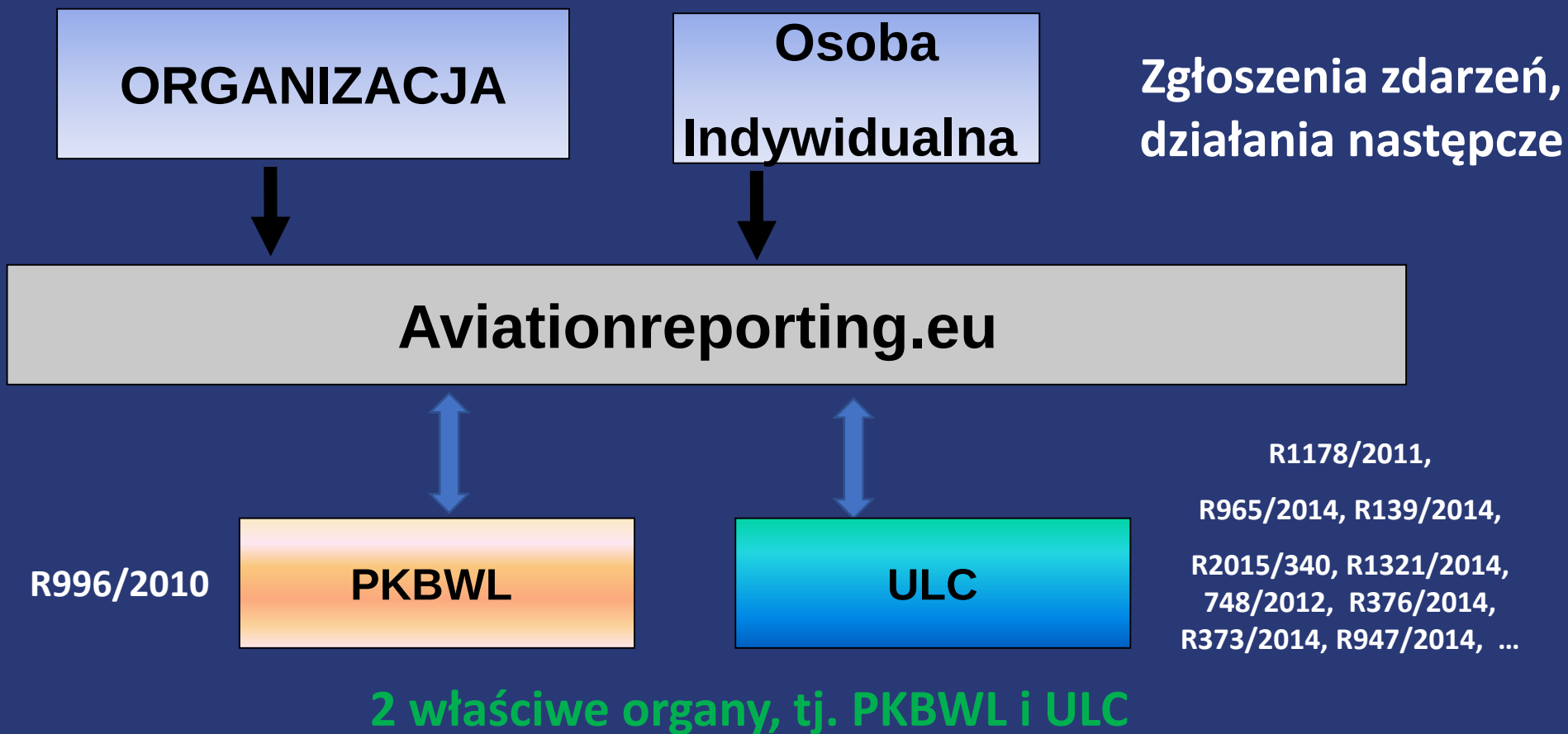


Właściwe organy

Jakość danych

Zgłaszanie zdarzeń

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





Dokonanie przez organizację lub osobę indywidualną zgłoszenia w systemie raportowania uruchamia 2 niezależne procesy po stronie 2 (dwóch) właściwych organów tj.:

- ULC**
- PKBWL**

ULC

Organizacja przed wysłaniem zgłoszenia, dokonuje jego analizy oraz określa ryzyko. W zależności od poziomu ryzyka podejmuje działania następcze łagodzące ryzyko.

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:

ULC

- wstępne wyniki przeprowadzonej analizy (też uzupełnienia)

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

- wszelkie działania następne, jakie należy podjąć

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

W razie potrzeby organizacja przekazuje ostateczne wyniki analizy, gdy tylko są one dostępne i co do zasady nie później niż trzy (3) miesiące od daty powiadomienia o zdarzeniu.

Do zgłoszenia przez organizację mogą być dołączone pliki z danymi wynikowymi dotyczącymi przeprowadzonych analiz, oceny ryzyka, działań następnych łagodzących ryzyko.

PKBWL

PKBWL po otrzymaniu zgłoszenia dokonuje jego kwalifikacji i podejmuje decyzję o badaniu zdarzenia.

Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję.

Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

PKBWL

Przewodniczący Komisji może przekazać badanie wypadku lub poważnego incydentu lotniczego statku powietrznego, którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 2250 kg, innemu podmiotowi za jego zgodą. W takim przypadku badanie jest prowadzone pod nadzorem Komisji.

W państwach członkowskich, organy ds. badania zdarzeń (**PKBWL w Polsce**) przekazują również do **E2.0** informacje związane z **wypadkami i poważnymi incydentami** w następujący sposób:

- a) w trakcie badania** — wstępne informacje o faktach dotyczące **wypadków i poważnych incydentów**;
- b) po zakończeniu badania**:
 - (i) **raport końcowy** z badania; oraz
 - (ii) o ile jest ono **dostępne, streszczenie raportu końcowego** z badania zredagowane w języku angielskim.

PKBWL

Od 15 lat wszelkie zalecenia bezpieczeństwa (*profilaktyczne*) są wydawane przez organy ds. badania zdarzeń (*PKBWL w Polsce*) w oparciu o rozporządzenie nr 996/2010/UE i kierowane do różnych podmiotów lotniczych.

Publikacja i monitoring (w tym odpowiedzi od podmiotów będących adresatem) wydawanych zaleceń jest prowadzony przez organy ds. badania zdarzeń z wykorzystaniem oprogramowania SRIS 2.0 (*Safety Recommendations Information System*)

<https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations>

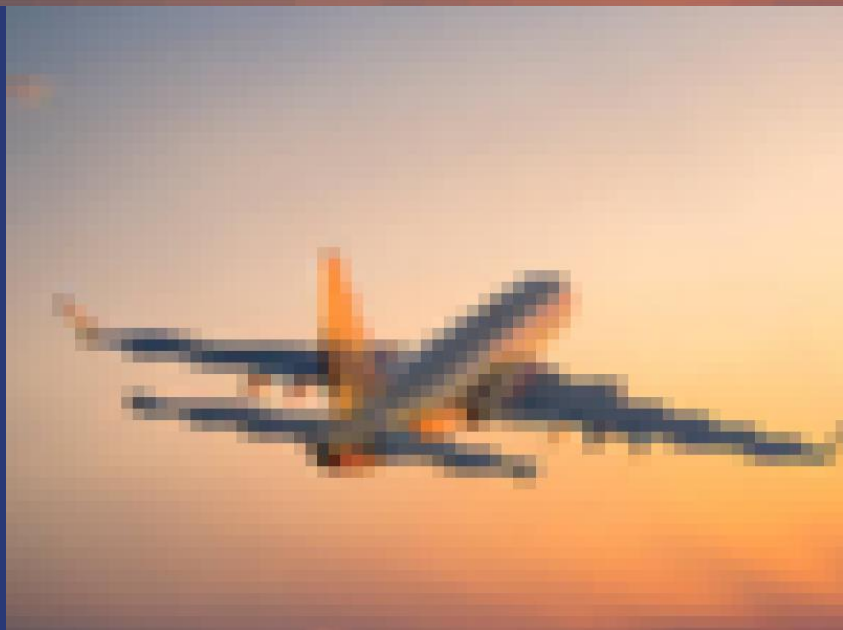
SRIS2 – EUROPEAN CENTRAL REPOSITORY OF SAFETY RECOMMENDATIONS						
Safety Recommendations						
ALLTHIS YEARLAST YEARUNION-WIDE RELEVANCEGLOBAL CONCERN				ADVANCED FILTERS		
Date Issued	Local SR Number	Originator	Addressee	Headline	Reference (Internal)	Report Link
01/04/2025	SKA2025001	Slovakia (AMIA)	Flight Crew Training organisation	Accident- Nova Prion 5	SK.SIA-2025-0001	Link
20/02/2025	SKS2024002	Slovakia (AMIA)	Other entities	Serious incident-emergency landing due to powerplant malfunction-OM-M583	SK.SIA-S2024-0003	Link



Dokonanie przez organizację lub osobę indywidualną zgłoszenia w systemie raportowania uruchamia 2 niezależne procesy po stronie 2 właściwych organów. tj.:

- ULC**
- PKBWL**

**Jakość danych wpływa na
wyniki analiz.**





Co wpływa na jakość danych (zgłoszeń) i wyniki analiz?

- Brak weryfikacji danych (np. przypuszczenia)
 - Uproszczone lub brak przetwarzania
 - Brak procedury analizy (*w tym oceny jakości*)
 - Brak stosowania systematyki ADREP
- 

Obowiązkowe zgłaszanie - MORS

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 ustanawia wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014



Załącznik I Zdarzenia związane z eksploatacją statku powietrznego.



Załącznik II Zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego.



Załącznik III Zdarzenia związane ze służbami i urządzeniami żeglugi powietrznej.



Załącznik IV Zdarzenia związane z lotniskami i służbami naziemnymi.



Załącznik V Zdarzenia dotyczące statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym, w tym szybowców i statków powietrznych lżejszych od powietrza.

Załącznik IV Rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018

Zawiera klasyfikację zdarzeń związanych z lotniskami i służbami naziemnymi

30.6.2015

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 163/11

ZAŁĄCZNIK IV

ZDARZENIA ZWIĄZANE Z LOTNISKAMI I SŁUŻBAMI NAZIEMNYMI

1. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM LOTNISKA

Uwaga : Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1.1. Zdarzenia związane ze statkiem powietrznym i przeszkodami

- 1) Kolizja lub nieomal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą ⁽¹⁾.
- 2) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.
- 3) Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.
- 4) Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.
- 5) Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO) lub wypadnięcie z niej.
- 6) Nieprzestrzeganie przez statek powietrzny lub pojazd zezwolenia instrukcji lub ograniczenia podczas operacji w obszarze ruchu naziemnego lotniska (np. niewłaściwa droga startowa, droga kołowania lub część zastrzeżona lotniska).
- 7) Obcy obiekt znajdujący się w obszarze ruchu naziemnego lotniska, który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 8) Występowanie przeszkód na lotnisku lub w sąsiedztwie lotniska, które nie zostały opublikowane w AIP (zbiorze informacji lotniczych) lub NOTAM, lub które nie są oznakowane lub oświetlone we właściwy sposób.
- 9) Ingerencja ze strony pojazdu, urządzeń lub osób, podczas wypychania, wycofywania na silnikach lub kołowania.
- 10) Pasażerowie lub nieupoważnione osoby pozostawione bez nadzoru na płycie postojowej.
- 11) Efekt wywoływany przez strumień gazów wylotowych silnika odrzutowego, strumień zawirnikowy lub strumień zaśmigłowy.
- 12) Zgłoszenie stanu zagrożenia („MAYDAY” lub „PAN call”).

1.2. Pogorszenie realizacji lub całkowita utrata usług lub funkcji

- 1) Utrata lub awaria łączności między:
 - a) lotniskiem, pojazdem lub innym personelem naziemnym a organem służb ruchu lotniczego lub organem służby zarządzania płytą postojową;
 - b) organem służby zarządzania płytą postojową a statkiem powietrznym, pojazdem lub organem służb ruchu lotniczego.
- 2) Znacząca awaria, wadliwe działanie lub usterka wyposażenia lotniska lub systemu, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.
- 3) Znaczne nieprawidłowości w działaniu oświetlenia lotniska, oznaczeń lub znaków.
- 4) Awaria lotniskowego systemu ostrzegania o sytuacjach awaryjnych.
- 5) Niedostępność służb ratowniczo-gaśniczych, zgodnie z odpowiednimi wymogami.

⁽¹⁾ Pojęcie „przeszkoda” obejmuje pojazdy.

Załącznik V Rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018 zawiera klasyfikację zdarzeń dotyczących statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym, w tym szybowców i statków powietrznych lżejszych od powietrza.

L 163/14

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

30.6.2015

ZAŁĄCZNIK V

ZDARZENIA DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO INNEGO NIŻ SKOMPLIKOWANY STATEK POWIETRZNY Z NAPĘDEM SILNIKOWYM, W TYM SZYBOWCÓW I STATKÓW POWIETRZNYCH LŻEJSZYCH OD POWIETRZA

Do celów niniejszego załącznika:

- a) „statek powietrzny inny niż silnikowy statek powietrzny o skomplikowanej budowie” oznacza jakikolwiek statek powietrzny inny niż ten określony w art. 3 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- b) „szybowiec” ma znaczenie określone w art. 2 ust. 117 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾;
- c) „statki powietrzne lżejsze od powietrza” mają znaczenie określone w pkt ML 10 sekcji „definicji terminów” stosowanych w niniejszym wykazie” załącznika do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/43/WE ⁽²⁾.

1. STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ SILNIKOWE STATKI POWIETRZNE O SKOMPLIKOWANEJ BUDOWIE, Z WYŁĄCZENIEM SZYBOWCÓW I STATKÓW POWIETRZNYCH LŻEJSZYCH OD POWIETRZA

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązano z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1.1. Operacje lotnicze

- 1) Niezamierzona utrata sterowania.
- 2) Lądowanie poza wyznaczonym polem wzlotów.
- 3) Niezdolność lub niemożność osiągnięcia wymaganych osiągnięć statku powietrznego spodziewanych w normalnych warunkach podczas startu, wznoszenia lub lądowania.
- 4) Wtargnięcie na pas startowy.
- 5) Wypadnięcie poza pas startowy.
- 6) Każdy lot wykonany przy użyciu statku powietrznego, który nie był zdatny do lotu, lub dla którego nie ukończono przygotowania do lotu, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 7) Niezamierzony lot w IMC (warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów) statków powietrznych nie certyfikowanych do lotów IFR (przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów) lub

Mapowanie wykazu klasyfikującego zdarzenia (R1018/2015/UE) na taksonomię ECCAIRS.

Tabela zawiera powiązania między artykułami rozporządzenia nr 1018/2015/UE a terminologią stosowaną w ECCAIRS. Celem tego poradnika jest zapewnienie wskazówek dotyczących klasyfikacji zdarzeń (m.in. kategorii zdarzenia, wydarzeń (events), komentarzy/wyjaśnień przydatnych podczas kodowania).

Short Reference to Regulation 1018/2015	Regulation 1018/2015 – Reference text	Suggested classification (event type)	Comments / explanations	Quality rule concerns	Possible Occurrence Category
	ANNEX I				
AN 1	OCCURRENCES RELATED TO THE OPERATION OF THE AIRCRAFT				
AN 1-1	1. AIR OPERATIONS				
AN1-1.1	1.1. Flight preparation			Should relate to a pre-flight phase	OTHR
AN1-1.1.1	(1) Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.	Aircraft information, Event: 99010355 - Data Entry Error	No other "data" related event at hand. Consider splitting the event to match the text in the regulation, consider data entry – handling errors related to other domains		
AN1-1.1.2	(2) Carriage or attempted carriage of dangerous goods in contravention of applicable legislations including incorrect labelling, packaging and handling of dangerous goods.	Select any of the following events as applicable: 99010222 - Dangerous Goods Handling and Loading 99010287 - Dangerous Goods Damaged 99010286 - Dangerous Goods Exceeds Storage Compartment Limitations 99010294 - Dangerous Goods Packaging 99010288 - Dangerous Goods Forbidden 99010289 - Dangerous Goods Labelling/ Marking 99010299 - Dangerous Goods Undeclared		Require DG description, i.e. completion of the topic "Dangerous goods"	ADRM
	Aircraft preparation		No related general event		OTHR

Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiedniego ustawodawstwa włączając w to ...

Mapowanie wykazu klasyfikującego zdarzenia (R1018/2015/UE) na taksonomię ECCAIRS.

**Uszkodzenie lub awaria wirnika
nośnego/ogonowego lub przekładni,
lub systemów równoważnych.**

AN1-2.2.1	(1) Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or powerplant.	Select any of the following events as applicable 99011569 - 6120 Propeller Control System 99011571 - 6130 Propeller Braking System 99011571 - 6130 Propeller Braking System 99011643 - 6720 Anti-Torque (Yaw) Rotor Control System 1760000 - Engine controls related event (ATA Code:7600)	Note: there is a need to align the structure of the text: Suggest ATA codes to be always in the beginning followed by the explanatory text		SCF-PP
AN1-2.2.2	(2) Damage to or failure of main/tail rotor or transmission and/or equivalent systems.	Select any of the following events as applicable 1632000 - 6320 Main Rotor Gearbox/ Transmission 99011598 - 6330 Main Rotor Transmission Mount 1650000 - Tail rotor drive system related event (ATA Code:6500) 1651000 - Tail rotor drive shaft related event (ATA Code:6510)	Note: there is a need to align the structure of the text: Suggest ATA codes to be always in the beginning followed by the explanatory text		SCF-PP
AN1-2.2.3	(3) Flameout, in-flight shutdown of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).	Select any of the following events as applicable 3280100 - Engine shutdown - precautionary (soft) 3280200 - Engine shutdown (hard) 99012039 - APU Shutdown Note: the "shutdown" events are "outcomes". The reason for the shutdown should be captured in an event type that precedes the "shutdown" event type			SCF-PP (engine) or SCF-NP (APU)
AN1-2.2.4	(4) Engine operating limitation exceedance, including overspeed or inability to	Select any of the following events as applicable	Note: Under "99011193 - 4930 APU Fuel and		SCF-PP (engine) or SCF-NP (APU)

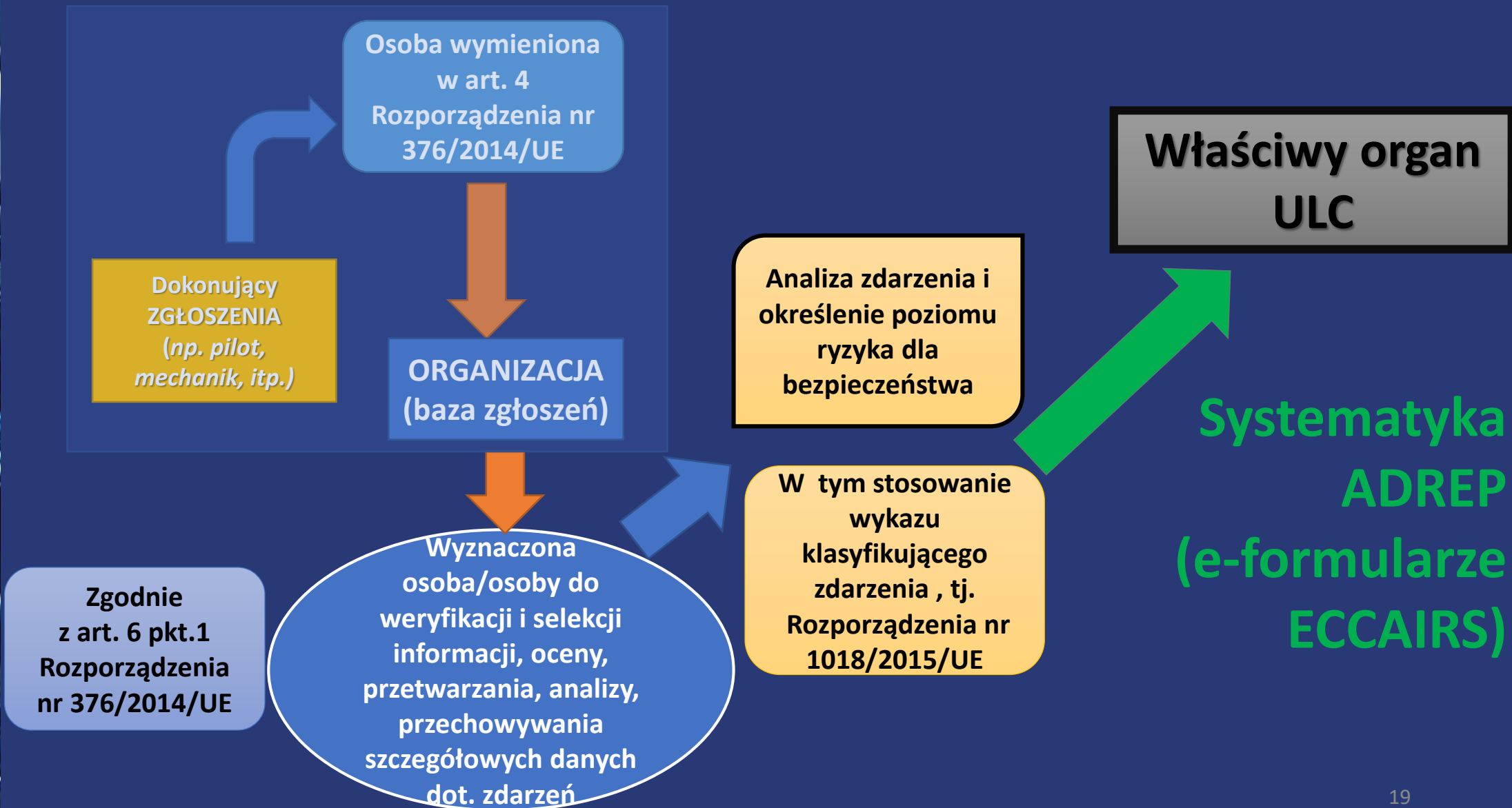


Mapowanie wykazu klasyfikującego zdarzenia
(R1018/2015/UE) na taksonomię ECCAIRS.

Link do poradnika:

**[https://ulc.gov.pl/_download/Poradnik-
mapowanie-wykazu-klasyfikujacego-na-
taksonomie-ECCAIRS.pdf](https://ulc.gov.pl/_download/Poradnik-mapowanie-wykazu-klasyfikujacego-na-taksonomie-ECCAIRS.pdf)**

Uproszczony schemat przepływu



Rozporządzenie nr 376/2014/UE

Art 6. ust.1

- Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim wyznacza jedną lub większą liczbę osób, które będą w sposób niezależny zajmować się **gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem szczegółowych danych** dotyczących zdarzeń zgłaszanych zgodnie z art. 4 i 5.
- Obsługa zgłoszeń odbywa się w taki sposób, aby zapobiegać wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo oraz należyście zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach

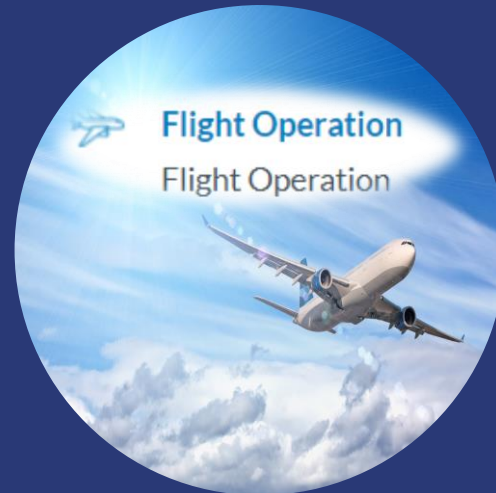
Art 7. ust. 3

- **Organizacje**, państwa członkowskie oraz Agencja **ustanawiają procedury kontroli jakości danych**, aby poprawić spójność danych, a zwłaszcza spójność między zgromadzonymi wstępnie informacjami a zgłoszeniem przechowywanym w bazie danych.

Zgłoszenia do Eccairs 2.0

(Grupy danych obowiązkowych w Załączniku nr 1 do rozporządzenia nr 376/2014/UE)

- Formularze online
- Formularze offline



Zgłoszenia do Eccairs 2.0 - formularze

Formularze
offline

Formularze
online

 **Select the form you want to use to report**

You can either use a fill-in Form from the below or directly submit an already prepared structured File

 ATM_ANS-PL-001 ATM_ANS-PL-001	 DOWNLOAD PDF	 ONLINE
 FLIGHT OPERATION-PL FLIGHT OPERATION-PL	 DOWNLOAD PDF	 ONLINE
 Technical PL-001 Technical	 DOWNLOAD PDF	 ONLINE
 General Aviation Organisation PL-001 General Aviation Organisation PL-001	 DOWNLOAD PDF	 ONLINE
 AERODROME PL-001 AERODROME PL-001	 DOWNLOAD PDF	 ONLINE

**UPLOAD PDF** **Validate your PDF file**
Upload PDF to submit a report

Zgłoszenia do Eccairs 2.0 – formularz

Osoba indywidualna

Formularze
offline

Formularze
online

The screenshot shows the Eccairs 2.0 reporting interface. At the top, the 'Authority' is set to 'Poland (CAA)'. Below this, there are two status indicators: a green checkmark indicating 'You are reporting on your personal behalf to' and a blue pencil icon indicating 'Select the form you want to use to report'. A text line states: 'You can either use a fill-in Form from the below list or directly submit an already prepared structured File'. Below this, there are two main options. The first option is 'Individual Report PL-002 MORS-VORS' (Zgłoszenie Indywidualne PL-002 MORS-VORS), which includes a 'DOWNLOAD PDF' button and an 'ONLINE' button. The second option is 'UPLOAD PDF', which includes a 'Validate your PDF file' button and a note to 'Upload PDF to submit a report'. Two large blue arrows point from the 'Formularze offline' and 'Formularze online' boxes to the 'DOWNLOAD PDF' and 'ONLINE' buttons respectively.

Authority
Poland (CAA)

✓ You are reporting on your personal behalf to

Select the form you want to use to report

You can either use a fill-in Form from the below list or directly submit an already prepared structured File

Individual Report PL-002 MORS-VORS
Zgłoszenie Indywidualne PL-002 MORS-VORS

DOWNLOAD PDF ONLINE

UPLOAD PDF
Upload PDF to submit a report

Validate your PDF file

Zgłoszenia do Eccairs 2.0 – formularz

Osoba indywidualna

Report an Occurrence

TAXONOMY BROWSER

1 Reporting Information

2 Reporting Form

3 Attach Documents

4 Personal Details (optional)

Read Mode

Occurrence / Zdarzenie - Zgłosz...

Aircraft / Statek powietrzny

Narrative / Opis zdarzenia

Air space / Przestrzen pow...

Reporting History

OCCURRENCE / ZDARZENIE - ZGŁOSZENIE

+ ADD SUBENTITY

WHAT

Naglowek / Headline:*

Field is mandatory

Uwaga:

Dla zgłoszeń obowiązkowych/(mandatory) wybieramy z listy wartość „Reportable incident” w polu „Report Source” w sekcji „Reporting History”.

Dla zgłoszeń dobrowolnych (voluntary) wybieramy z listy wartość „Voluntary occur report” dla pola „Report Source” w sekcji „Reporting History”.

WHEN/WHERE

Data UTC / UTC date:*

Field is mandatory

Lokalna data / Local date:*

Field is mandatory

Czas UTC / UTC time:

hour:minute

Lokalny czas / Local time:

hour:minute

Panstwo/obszar zdarzenia / State/area of occurrence:*

Field is mandatory

additional text

PREVIOUS STEP

CANCEL

CONTINUE

Zgłoszenia do Eccairs 2.0 są dokonywane na konkretnych e-formularzach zależnie od typu organizacji.



Flight Operation

Flight Operation



DOWNLOAD PDF



ONLINE

Formularz dla operatora (AOC, SPO, ATO, DTO, itp.)



General Aviation Organisation

General Aviation Organisation



DOWNLOAD PDF



ONLINE

Formularz dla: podmioty szkolące (RPS), Drony ...



Technical

Technical



DOWNLOAD PDF



ONLINE

Formularz dla: DOA, POA, AMO, CAMO, CAE



Aerodrome

Aerodrome



DOWNLOAD PDF



ONLINE

Formularz dla: zarządzających lotniskami, ground handling



ATM

ATM



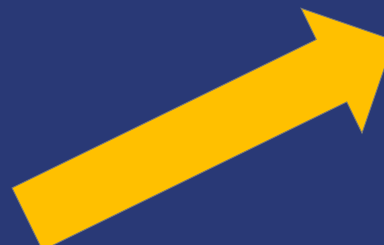
DOWNLOAD PDF



ONLINE

Formularz dla: ANSP, AFIS,

ECCAIRS 2.0 – POLA OBOWIĄZKOWE DLA FLIGHT OPERATION (e-form)



- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Headline | 21. Propulsion type |
| 2. UTC date | 22. Operator |
| 3. State/area of occ | 23. Operation type |
| 4. Location name | 24. Call sign |
| 5. Occurrence class | 25. Last departure point |
| 6. Occurrence category | 26. Planned destination |
| 7. Highest damage | 27. Flight phase |
| 8. Injury level | 28. Weather relevant |
| 9. Event type | 29. Location indicator |
| 10. Reporter's language | 30. Location on aerodrome |
| 11. Reporter's description | 31. FIR/UIR name |
| 12. Risk classification | 32. Airspace class |
| 13. Reporting entity | 33. Airspace type |
| 14. Report status | 34. ATS Unit name |
| 15. State of registry | 35. Report Identification |
| 16. Aircraft registration | 36. Risk Methodology |
| 17. Manufacturer/model | 37. Analysis/Follow up |
| 18. Serial numer | 38. Risk Assessment |
| 19. Aircraft category | 39. Risk Mitig. Action |
| 20. Mass group | |

ECCAIRS 2.0 – POLA OBOWIĄZKOWE DLA GENERAL AVIATION (e-form)



1. UTC date

2. Local date

3. State/area of occ

4. Location name

5. Headline

6. Occurrence class

7. Occurrence category

8. ATM contribution

9. Effect on ATM service

10. Last departure point

11. Planned destination

12. Operation type

13. Flight phase

14. Aircraft registration

15. State of registry

16. Aircraft category

17. Manufacturer/model

18. Serial number

19. Call sign

20. Operator

21. Reporting entity

22. Location indicator
(aerodrome)

23. Location on aerodrome

24. ATS Unit name

25. Airspace class

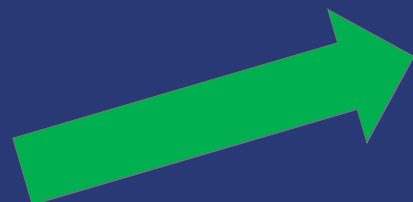
26. Airspace type

27. Narrative language

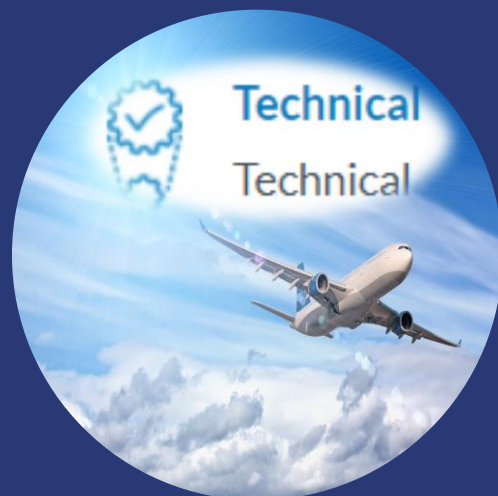
28. Narrative text

29. Report Identification

30. Report Status



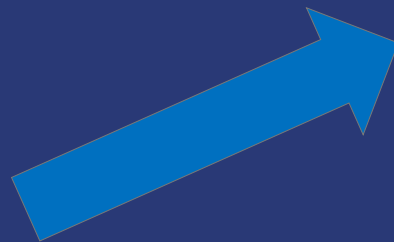
ECCAIRS 2.0 – POLA OBOWIĄZKOWE DLA TECHNICAL (e-form)



1. UTC date
2. Local date
3. State/area of occ
4. Location name
5. Headline
6. Occurrence class
7. Occurrence category
8. ATM contribution
9. Effect on ATM service
10. Highest damage
11. Injury level
12. Reporting entity
13. Risk classification
14. Narrative language
15. Narrative text
16. Last departure point
17. Planned destination

18. Operation type
19. Flight phase
20. Mass group
21. Propulsion type
22. Aircraft registration
23. State of registry
24. Aircraft category
25. Manufacturer/model
26. Serial number
27. Call sign
28. Operator
29. Report Identification
30. Report Status
31. Event type
32. Risk Methodology
33. Analysis/Follow up
34. Risk Assessment
35. Risk Mitig. Action

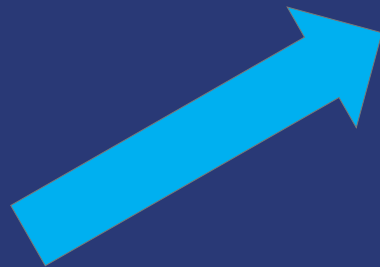
ECCAIRS 2.0 – POLA OBOWIĄZKOWE DLA AERODROME



UTC date
Local date
State/area of occ
Location name
Headline
Occurrence class
Occurrence category
ATM contribution
Effect on ATM service
Highest damage
Injury level
Narrative language
Narrative text
Reporting entity
Risk classification

Last departure point
Planned destination
Operation type
Flight phase
Mass group
Propulsion type
Aircraft registration
State of registry
Aircraft category
Manufacturer/model
Serial number
Call sign
Operator
ATS Unit name

ECCAIRS 2.0 – POLA OBOWIĄZKOWE DLA ATM



UTC date
Local date
State/area of occ
Location name
Headline
Occurrence class
Occurrence category
ATM contribution
Effect on ATM service
Highest damage
Injury level
Narrative language
Narrative text
Reporting entity
Risk classification

Aircraft registration
State of registry
Aircraft category
Manufacturer/model
Serial number
Call sign
Operator
Mass group
Propulsion type
Last departure point
Planned destination
Operation type
Flight phase
Airspace class
Airspace type

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE



FLIGHT_OPERATIONS_Webform_TaxVer.5.1.1.Q_AN.pdf - Adobe Acrobat Reader (64-bit)

Strona główna Narzędzia FLIGHT_OPERATIO... x Zaloguj się

ECCAIRS2

<http://www.aviationreporting.eu>

FLIGHT OPERATION

OCCURRENCE

WHAT/WHEN/WHERE

Headline* (401)

UTC date* (437) YYYY/MM/DD

Local date* (438) YYYY/MM/DD

UTC time* (439) HH:mm

Local time* (440) HH:mm

State/area of occ* (454)

Level1 Level2

Level3 Text

Location name* (442)

Detection phase (1072)

OCCURRENCE CLASSIFICATION

Occurrence class* (439)

Occurrence category* (438)

ADRM: Aerodrome
AMAN: Abrupt manoeuvre
ARC: Abnormal runway contact
ATM: ATM/CNS
BIRD: Birdstrike
CABIN: Cabin safety events
CFIT: Controlled flight into or toward terrain

DAMAGE

Highest damage* (402)

Damage not to a/c (448)

Object damaged (440)

Aerodrome facilities
Building/houses
Crane

Prezentacja programu PowerPoint - Adobe Acrobat Reader (64-bit)

Strona główna Narzędzia Prezentacja progra... x Zaloguj się

ECCAIRS2 - SRIS2

TAXONOMY BROWSER

Report an Occurrence

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

OCCURRENCE

ADD SUBENTITY

WHAT/WHEN/WHERE

Headline*

UTC date*

Local date*

UTC time*

Local time*

State/area of occ*

Location name*

Detection phase

OCCURRENCE CLASSIFICATION

Occurrence class*

Occurrence category*

DAMAGE

Highest damage*

Damage not to a/c*

Object damaged*

Third party damage*

INJURIES

Injury level*

Total fatalities aircraft:

Total serious injuries aircraft:

Total minor injuries aircraft:

Total no injuries aircraft:

Total fatalities ground:

Total serious injuries ground:

Total minor injuries ground:

PREVIOUS STEP CANCEL CONTINUE

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE

(Wytyczne kodowania- v1.1)

https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/materialy-doradcze/wytyczne-kodowanie-eccairs-v1-25-07-2023.pdf

Wytyczne Kodowania ECCAIRS (ECG)

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

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE

(Wytyczne kodowania v1.1 – Nagłówek - Headline)

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 nieznanych przyczyn.
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).

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE

(Wytyczne kodowania v1.1 – Kategoria zdarzenia – Occurrence category)

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

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE

(Wytyczne kodowania v1.1 – Rodzaj przypadku – Event type)

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/Intl}
 {AB-CDE}
 {Dubai TWR}
- 4. Consequential Events - Flight Operations Outcome Events - Outcome Events - Missed Approach related event, during Final approach{OMDB (DXB) : Dubai/Intl}
 {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 następne (Consequential events) powinny być zawsze poprzedzone innymi przypadkami, które doprowadziły do tej konsekwencji.

ECCAIRS 2.0 – MATERIAŁY POMOCNICZE

(Link do wszystkich materiałów)

<https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze/6174-eccairs-2-0-materialy-ze-szkolen-dla-organizacji>



ECCAIRS 2.0

**Wszelkie pytania dotyczące zgłaszania przesyłamy
na adres e-mail:**

admin-e2@ulc.gov.pl





Dziękuję za uwagę!

Naczelnik Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym

e-mail: pkaczmarczyk@ulc.gov.pl

tel. (+48) 22 520 72 93

tel. mob (+48) 694 409 507