

Załącznik do obwieszczenia nr 1
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 10 stycznia 2020 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY
ORAZ ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

Załącznik 19

do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Zarządzanie bezpieczeństwem

Wydanie drugie, lipiec 2016 r.

Niniejsze wydanie zastępuje w dniu 7 listopada 2019 r. wszystkie poprzednie wydania Załącznika 19.

Informacje na temat stosowania Norm i Zalecanych Metod Postępowania znajdują się w Rozdziale 2 i Przedmowie.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Opublikowano oddzielnie w wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez

ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień i pełny wykaz agentów i sklepów znajdują się na stronie internetowej ICAO www.icao.int

Wydanie pierwsze 2013 r.

Wydanie drugie 2016 r.

Załącznik 19 – Zarządzanie bezpieczeństwem

Numer zamówienia: AN19

ISBN 978-92-9249-965-5

© ICAO 2016

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być odtwarzana, przechowywana w systemie umożliwiającym odzyskiwanie lub przekazywana w żadnej formie lub jakikolwiek sposób bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

SPIS TREŚCI

Skróty	(vi)
Publikacje	(vii)
PRZEDMOWA	(viii)
ROZDZIAŁ 1. Definicje	1-1
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie	2-1
ROZDZIAŁ 3. Odpowiedzialność Państwa za zarządzanie bezpieczeństwem	3-1
3.1 Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC)	3-1
3.2 Polityka bezpieczeństwa, cele i zasoby Państwa	3-1
3.3 Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez Państwo	3-2
3.4 Zapewnianie bezpieczeństwa przez Państwo	3-4
3.5 Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo	3-5
ROZDZIAŁ 4. System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)	4-1
4.1 Informacje ogólne	4-1
4.2 Lotnictwo ogólne – operacje międzynarodowe – samoloty	4-2
ROZDZIAŁ 5. Zbieranie, analiza, ochrona, udostępnianie i wymiana danych oraz informacji bezpieczeństwa	5-1
5.1 Systemy zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa	5-1
5.2 Analiza danych oraz informacji bezpieczeństwa	5-2
5.3 Ochrona danych oraz informacji bezpieczeństwa	5-2
5.4 Udostępnianie i wymiana informacji bezpieczeństwa	5-3
DODATEK 1. Elementy krytyczne (CE) Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem (SSO)	APP 1-1
1. Podstawowa legislacja lotnicza (CE-1)	APP 1-1
2. Szczególne przepisy operacyjne (CE-2)	APP 1-1
3. System i funkcje Państwa (CE-3)	APP 1-2

4.	Wykwalifikowany personel specjalistyczny (CE-4)	APP 1-2
5.	Wytyczne specjalistyczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa (CE-5)	APP 1-2
6.	Obowiązek licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i zatwierdzania (CE-6)	APP 1-3
7.	Obowiązek prowadzenia nadzoru (CE-7)	APP 1-3
8.	Rozwiązywanie problemów związanych z bezpieczeństwem (CE-8)	APP 1-3
DODATEK 2. Struktura systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)		APP 2-1
1.	Polityka i cele bezpieczeństwa	APP 2-2
2.	Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa	APP 2-4
3.	Zapewnianie bezpieczeństwa	APP 2-4
4.	Promowanie bezpieczeństwa	APP 2-5
DODATEK 3. Zasady ochrony danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa oraz powiązanych z nimi źródeł		APP 3-1
1.	Zasady ogólne	APP 3-1
2.	Zasady ochrony	APP 3-2
3.	Zasady stosowania wyjątków	APP 3-2
4.	Upublicznianie	APP 3-3
5.	Odpowiedzialność administratora danych za dane oraz informacje bezpieczeństwa	APP 3-3
6.	Ochrona zarejestrowanych danych	APP 3-4

SKRÓTY*(zastosowane w niniejszym Załączniku)*

ADREP	Accident/incident data reporting	System zgłaszania danych o wypadkach i incydentach
ATS	Air traffic services	Służby ruchu lotniczego
CVR	Cockpit voice recorder	Rejestrator rozmów w kabinie załogi
RAIO	Regional Accident and Incident Investigation Organization	Regionalna Organizacja Badania Wypadków i Incydentów w Lotnictwie Cywilnym
RSOO	Regional Safety Oversight Organization	Regionalny Nadzór Lotniczy
SARPs	Standards and Recommended Practices	Normy i Zalecane Metody Postępowania
SDCPS	Safety data collection and processing systems	Systemy zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa
SMM	Safety management manual	Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem
SMP	Safety management panel	Panel Zarządzania Bezpieczeństwem (ICAO)
SMS	Safety management system	System Zarządzania Bezpieczeństwem
SSO	State safety oversight	Krajowy System Nadzoru nad Bezpieczeństwem (w Lotnictwie Cywilnym)
SSP	State safety programme	Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

PUBLIKACJE

(o których mowa w niniejszym Załączniku)

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Doc 7300)

Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu*

Załącznik 6 – *Eksploatacja statków powietrznych*

 Część I – *Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – Samoloty*

 Część II – *Międzynarodowe lotnictwo ogólne – Samoloty*

 Część III – *Operacje międzynarodowe – Śmigłowce*

Załącznik 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*

Załącznik 11 – *Służby ruchu lotniczego*

Załącznik 13 – *Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*

Załącznik 14 – *Lotniska*

 Tom I – *Projektowanie i eksploatacja lotnisk*

Podręczniki¹

Globalny Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. Global Aviation Safety Plan) - Doc 10004

Podręcznik Cywilnej Medycyny Lotniczej - Doc 8984

Podręcznik Procedur dla Inspekcji Operacyjnych, Certyfikacji i Bieżącego Nadzoru Operacyjnego - Doc 8335

Podręcznik wdrażania art. 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Doc 10059

Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) - Doc 9859

Podręcznik Sprawowania Nadzoru nad Bezpieczeństwem - Doc 9734

 Część A – *Ustanowienie i zarządzanie Krajowym Systemem Nadzoru nad Bezpieczeństwem*

¹ W miarę potrzeb wymienione podręczniki będą aktualizowane w celu ujednolicenia terminologii ze stosowaną w niniejszym Załączniku.

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Przepisy zawarte w niniejszym Załączniku zostały opracowane w odpowiedzi na rekomendacje Konferencji Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego dotyczącej Światowej Strategii Bezpieczeństwa Lotniczego (Montreal, 20 – 22 marca 2006 r.) (DGCA/06) i Konferencji Bezpieczeństwa Wysokiego Szczebla (Montreal, 29 marca – 1 kwietnia 2010 r.) (HLSC/2010) o potrzebie stworzenia Załącznika dedykowanego wyłącznie zarządzaniu bezpieczeństwem. Komisja Żeglugi Powietrznej (186-8), po upewnieniu się, że zakres i znaczenie tych zagadnień jest odpowiedni, zgodziła się na powołanie Panelu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMP) w celu przygotowania rekomendacji do opracowania niniejszego Załącznika.

Celem Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs) zawartych w niniejszym Załączniku jest udzielenie wsparcia Państwom w zarządzaniu ryzykiem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Biorąc pod uwagę złożoność światowego systemu transportu powietrznego i powiązanych z nim działań w ramach lotnictwa koniecznych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji / eksploatacji statków powietrznych, niniejszy Załącznik wspiera kontynuowany rozwój strategii proaktywnej prowadzącej do podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Podstawą proaktywnej strategii bezpieczeństwa jest wdrożenie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC), który w sposób usystematyzowany zajmuje się ryzykami mającymi wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

Skuteczne wdrożenie KPBwLC jest procesem stopniowym i wymagającym czasu do osiągnięcia pełnej dojrzałości. Czynniki mające wpływ na czas potrzebny do stworzenia KPBwLC obejmują złożoność systemu transportu lotniczego, jak i dojrzałość Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym w Państwie.

Niniejszy Załącznik konsoliduje materiały dotyczące KPBwLC i Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMSs) zawarte w już istniejących Załącznikach oraz powiązane elementy – włącznie ze zbieraniem i wykorzystaniem danych bezpieczeństwa oraz działaniami Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym. Zaletą połączenia tych materiałów w jeden osobny Załącznik jest skoncentrowanie uwagi Państw na tym jak ważne jest zintegrowanie własnych działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem. Pozwala to również na właściwy rozwój przepisów związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem.

Pewne funkcje Państwa związane z zarządzaniem bezpieczeństwem, a wymagane przez Załącznik 19, mogą być w imieniu Państwa przekazane Regionalnemu Nadzorowi Lotniczemu lub Regionalnym Organizacjom Badania Wypadków i Incydentów w Lotnictwie Cywilnym.

Niniejszy Załącznik, zawierający Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) dotyczące odpowiedzialności i procesów leżących u podstaw zarządzania bezpieczeństwem przez Państwa, został najpierw przyjęty przez Radę w dniu 25 lutego 2013 r. zgodnie z postanowieniami Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.) i oznaczony jako Załącznik 19 do Konwencji. Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) zostały opracowane w oparciu o postanowienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem pierwotnie przyjęte przez Radę w Załączniku 1, Załączniku 6 Część I, II i III, Załączniku 8, Załączniku 11, Załączniku 13 i Załączniku 14 Tom 1 oraz na podstawie rekomendacji pierwszego specjalnego spotkania SMP (Montreal, 13-14 lutego 2012 r.).

W swoim sprawozdaniu dla Rady na temat wyników Konferencji bezpieczeństwa wysokiego szczebla (HLSC/2010), Komisja Żeglugi Powietrznej zaleciła, aby opracowanie nowego Załącznika przebiegało dwuetapowo. Pierwszy etap miał polegać na ustanowieniu Załącznika dotyczącego zarządzania bezpieczeństwem poprzez konsolidację i reorganizację istniejących Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs). Zmiana nr 1 do Załącznika 19 zawiera istotne zmiany w przepisach dotyczących zarządzania bezpieczeństwem, o których mowa poniżej.

Uznając potrzebę wyjaśnienia związku pomiędzy ośmioma Elementami Krytycznymi (CE) Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym (SSO), o których mowa w Dodatku 1, a szczegółową strukturą Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC - SSP), która w poprzedniej wersji została przedstawiona w Załączniku A, Zmiana nr 1 do Załącznika 19 konsoliduje, w Rozdziale 3, przepisy dotyczące odpowiedzialności Państw za zarządzanie bezpieczeństwem. Elementy Krytyczne Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym stanowią podstawę KPBwLC. Rozdział 3 integruje osiem Elementów Krytycznych systemu SSO z elementami struktury KPBwLC w spójny zestaw SARPs w celu ułatwienia wdrożenia. Elementy Krytyczne pozostają wyszczególnione w Dodatku 1.

Ponadto Zmiana nr 1 zawiera nowe i zmienione Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) mające na celu ułatwienie wdrożenia, w tym kilka dodanych uwag wyjaśniających. Zmiana nr 1 rozszerza również stosowanie SMS na organizacje odpowiedzialne za projekt typu oraz produkcję silników i śmigieł, co stało się możliwe dzięki ujęciu tych organizacji w Załączniku 8.

Wreszcie, Zmiana nr 1 zapewnia lepszą ochronę danych oraz informacji bezpieczeństwa, a także ich źródeł. Jeden z kluczowych elementów zmiany polega na tym, że materiały doradcze zawarte w poprzednim Załączniku B do Załącznika 19 zyskały status Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs) i zostały zgrupowane w ramach nowego Dodatku. Zmiana wzmacnia zabezpieczenia prawne mające na celu zapewnienie odpowiedniego wykorzystania i ochrony informacji bezpieczeństwa, umożliwiając w ten sposób ich ciągłą / nieprzerwaną dostępność dla wsparcia proaktywnych strategii poprawy bezpieczeństwa. Opracowano również definicje danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa w celu zapewnienia jasności zakresu przepisów, umożliwiając tym samym ich spójne stosowanie.

W wyniku przyjęcia Zmiany nr 1 opublikowane zostało drugie wydanie Załącznika 19. Niniejsze wydanie odzwierciedla obszerny charakter zmiany, która kończy drugi etap opracowania Załącznika. Zmiana nr 1 została przyjęta przez Radę w dniu 2 marca 2016 r., weszła w życie w dniu 11 lipca 2016 r. i ma zastosowanie od dnia 7 listopada 2019 r.

Tabela A przedstawia pochodzenie kolejnych zmian wraz z listą najważniejszych powiązanych (z nimi) zagadnień oraz datami przyjęcia przez Radę Załącznika i zmian do niego, ich wejścia w życie i obowiązywania.

Działania Umawiających się Państw

Powiadomienie o różnicach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na zobowiązanie nałożone przez Artykuł 38 Konwencji, który wymaga od Umawiających się Państw zawiadomiania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o wszelkich różnicach pomiędzy ich krajowymi przepisami i praktykami a międzynarodowymi Normami zawartymi w niniejszym Załączniku i wszelkich zmianach do niego. Umawiające się Państwa są proszone o rozszerzenie takiego powiadomienia o każdą różnicę od Zalecanych

Metod Postępowania zawartych w niniejszym Załączniku, i wszelkich do niego zmianach, jeżeli powiadomienie o takich różnicach ma znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Ponadto, Umawiające się Państwa proszone są o informowanie na bieżąco o wszelkich różnicach, które mogą wystąpić w późniejszym czasie lub o wycofaniu wszelkich uprzednio zgłoszonych różnic. Szczegółowa prośba o udzielenie informacji o różnicach kierowana będzie do Umawiających się Państw natychmiast po przyjęciu każdej kolejnej Zmiany do niniejszego Załącznika.

Zwraca się uwagę Państw na dodatkowe — w stosunku do obowiązków Państw wynikających z Artykułu 38 Konwencji — przepisy zawarte w Załączniku 15 ICAO związane z publikowaniem w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) różnic pomiędzy ich krajowymi przepisami i praktykami a odnośnymi Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania ICAO.

Upowszechnianie informacji. Ustanowienie lub wycofanie i zmiany do zaplecza, służb i procedur mających wpływ na eksploatację statków powietrznych wykonywane zgodnie z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania wyszczególnionymi w niniejszym Załączniku powinny być notyfikowane i wchodzić w życie zgodnie z przepisami Załącznika 15.

Status części składowych Załącznika

Załącznik zawiera niżej podane części składowe, jednakże nie wszystkie muszą zawsze znajdować się w każdym Załączniku; ich status jest odpowiednio wskazany.

1. Materiał stanowiący właściwy Załącznik

- a) *Normy i Zalecane Metody Postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z wymaganiami Konwencji. Są one zdefiniowane jak następuje:

Norma: Każda specyfikacja dotycząca charakterystyki fizycznej, konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedury, której jednolite stosowanie jest uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i której Umawiające się Państwa będą przestrzegały zgodnie z Konwencją; w przypadku braku możliwości jej spełnienia, zgodnie z Artykułem 38, obowiązkowe jest powiadomienie Rady.

Zalecana Metoda Postępowania: Każda specyfikacja dotycząca charakterystyki fizycznej, konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedury, której jednolite stosowanie jest uznane za pożądane ze względu na bezpieczeństwo lub regularność międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz jej skuteczności, i do której stosowania Umawiające się Państwa będą usilnie dążyć, zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki (Appendices)* zawierają materiały pogrupowane osobno dla wygody posługiwania się nimi, ale wchodzące w skład Norm i Zalecanych Metod Postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje* terminów użytych w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania, które nie są od razu zrozumiałe, gdyż nie mają przyjętych znaczeń słownikowych. Definicja nie ma niezależnego statusu, ale stanowi część składową Norm i Zalecanych Metod Postępowania, w których dany

termin jest użyty, gdyż zmiana znaczenia terminu wpływałaby na specyfikację.

- d) *Tabele i rysunki* dodane do lub ilustrujące Normy i Zalecane Metody Postępowania oraz te, do których są odniesienia w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania, tworzą część Norm i Zalecanych Metod Postępowania i mają ten sam status.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach - angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde z Umawiających się Państw jest proszone o dokonanie wyboru jednego z tych języków dla celów wprowadzenia [tekstu] do użytku krajowego oraz dla innych działań wymaganych przez Konwencję, czy to drogą użycia bezpośredniego, czy też przez dokonanie przekładu na własny język oraz o przekazanie stosownego zawiadomienia do Organizacji.

Praktyka wydawnicza

Dla ułatwienia określenia statusu każdego stwierdzenia przyjęto niżej podaną praktykę: *Normy (Standards)* są drukowane niepogrubioną czcionką typu Roman; *Zalecane Metody Postępowania* drukowane są czcionką niepogrubioną pochyloną (kursywą); ich status jest wskazywany przez poprzedzenie wyrazem **Zalecenie (Recommendation)**; *Uwagi (Notes)* są drukowane czcionką niepogrubioną pochyloną (kursywą); status jest podawany przez poprzedzenie wyrazem „Uwaga”.

Przy pisaniu specyfikacji przyjęto następującą praktykę edytorską: dla Norm (Standards) stosowany jest wyraz „musi” (*shall*), zaś dla Zalecanej Metody Postępowania stosowany jest wyraz „powinien” (*should*).

Każde odwołanie do części składowej niniejszego dokumentu, oznaczonej numerem oraz/lub tytułem, obejmuje wszystkie podrozdziały danej części.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 19

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(-a)</i>	<i>Temat(-y)</i>	<i>Przyjęcie Wejście w życie Zastosowanie</i>
Wydanie pierwsze	Sekretariat; pierwsze specjalne spotkanie Zespołu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMP/SM/1)		25 lutego 2013 r. 15 lipca 2013 r. 14 listopada 2013 r.
1 (Wydanie drugie)	Pierwsze spotkanie Zespołu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMP/1) wraz z czternastym spotkaniem Grupy roboczej Panelu ds. Zdatności do Lotu (AIRP/WG/WHL/14) i Zespołu Zadaniowego ds. Ochrony Informacji Bezpieczeństwa (SIP TF) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.	Dalsze opracowanie przepisów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem oraz rozszerzenie przepisów dotyczących Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) na organizacje odpowiedzialne za projekt typu i/lub produkcję silników i śmigieł.	2 marca 2016 r. 11 lipca 2016 r. 7 listopada 2019 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Poniższe terminy zastosowane w niniejszych Normach i Zalecanych Metodach Postępowania dotyczących Zarządzania Bezpieczeństwem mają niżej podane znaczenie:

Wypadek (Accident) - Zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego zaistniało od momentu wejścia na pokład statku powietrznego dowolnej osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu, aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego, w którym:

- a) jakakolwiek osoba poniosła śmierć lub doznała poważnych urazów w następstwie:
- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
 - bezpośredniego kontaktu z dowolną częścią statku powietrznego, włączając części, które uległy oddzieleniu od statku powietrznego, lub
 - bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

z wyjątkiem przypadków, kiedy urazy powstały z przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała urazów, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów i załogi; lub

- b) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, które:
- niekorzystnie wpływa na wytrzymałość strukturalną, techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego, oraz
 - wymaga przeprowadzenia poważnego remontu lub wymiany uszkodzonego elementu,

z wyłączeniem awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie jest ograniczone do jednego silnika (w tym jego osłon lub agregatów wspomagających), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, kierownic strug, ogumienia kół, hamulców, kół, owiewek, zaślepek, osłon podwozia, wiatrochronów, poszycia statku powietrznego (takich jak niewielkie wgniecenia lub punktowe przebicia) lub nieznacznych uszkodzeń łopat wirnika głównego, łopat śmigła ogonowego, podwozia oraz spowodowanych przez grad lub zderzenia z ptakami (łącznie z otworami w osłonie anteny radaru); lub

- c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest zupełnie niemożliwy.

Uwaga 1 – Jedynie w celu zachowania jednolitości danych statystycznych uraz powodujący śmierć w ciągu 30 dni od zaistnienia wypadku jest klasyfikowany przez ICAO jako obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

Uwaga 2 – Statek powietrzny uważa się za zaginiony jeśli oficjalne poszukiwania zostały zakończone, a jego wrak nie został zlokalizowany.

Uwaga 3 – Typy bezzałogowych aparatów latających, których wypadki podlegają badaniu są omówione w punkcie 5.1 Załącznika 13.

Uwaga 4 – Wskazówki (Guidance) do określania uszkodzeń statków powietrznych można znaleźć w Załączniku E do Załącznika 13.

Samolot (Aeroplane) – Wyposażony w napęd statek powietrzny cięższy od powietrza, uzyskujący siłę nośną w locie przede wszystkim na skutek sił aerodynamicznych występujących na jego powierzchniach (aerodynamicznych), pozostających w stałym położeniu w danych warunkach lotu.

Statek powietrzny (Aircraft) - Każde urządzenie, utrzymujące się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi (podłoża).

Zagrożenie (Hazard) – Stan lub obiekt, który potencjalnie może spowodować lub przyczynić się do wystąpienia incydentu lub wypadku statku powietrznego.

Śmigłowiec (Helicopter) – Statek powietrzny cięższy od powietrza utrzymywany w locie przede wszystkim przez oddziaływanie powietrza na jeden lub więcej napędzanych wirników, obracających się na zasadniczo pionowych osiach.

Uwaga. – Niektóre Państwa używają terminu „wiropląt” (rotorcraft) jako alternatywy dla „śmigłowca”.

Incydent (Incident) – Zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji.

Uwaga – Typy incydentów stanowiące szczególny przedmiot zainteresowania w ramach prowadzenia analiz związanych z bezpieczeństwem obejmują incydenty wymienione w Załączniku C do Załącznika 13.

Branżowy kodeks praktyk (Industry codes of practice) – Materiał doradczy opracowany przez przemysł dla konkretnego sektora lotnictwa, ułatwiający uzyskanie zgodności z wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zawartymi w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania, z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa w lotnictwie i najlepszymi praktykami uznanymi za odpowiednie.

Uwaga – Niektóre Państwa akceptują branżowe kodeksy praktyk i odwołują się do nich przy opracowywaniu przepisów pozwalających na spełnienie wymagań Załącznika 19 i udostępniają źródła tych branżowych kodeksów praktyk oraz sposoby ich pozyskania.

Personel operacyjny (Operational personnel) – Personel zaangażowany w czynności lotnicze, który ma możliwość zgłaszania informacji bezpieczeństwa.

Uwaga – Personel obejmuje, ale nie jest ograniczony do: załóg lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów stacji lotniczej, techników obsługi, pracowników organizacji projektowych i obsługowych statku powietrznego, załóg pokładowych, dyspozytorów lotniczych, personelu płyty postojowej i obsługi naziemnej.

Bezpieczeństwo (Safety) - Stan, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą.

Dane bezpieczeństwa (Safety data) - Zdefiniowany zestaw faktów lub wartości wielkości dotyczących bezpieczeństwa zebranych z różnych źródeł związanych z lotnictwem, który używany jest do utrzymania lub podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

Uwaga. – Takie dane bezpieczeństwa są zbierane w ramach obszaru proaktywnych lub reaktywnych działań związanych z bezpieczeństwem, w tym między innymi:

- a) badań wypadków lub incydentów;
- b) zgłoszeń dotyczących bezpieczeństwa;
- c) zgłoszeń dotyczących ciągłej zdadności do lotu;
- d) monitorowania osiągniętych wyników operacyjnych;
- e) inspekcji, audytów, ankiet; lub
- f) badań i przeglądów bezpieczeństwa.

Informacje bezpieczeństwa (Safety information) – Dane bezpieczeństwa, które są przetwarzane, organizowane lub analizowane w danym kontekście, tak aby były użyteczne dla celów zarządzania bezpieczeństwem.

System Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety management system - SMS) – Systemowe i systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne: strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności (*accountability*) i obowiązków (*responsibilities*), politykę oraz procedury.

Nadzór nad bezpieczeństwem (Safety oversight) – Funkcja wykonywana przez Państwo mająca na celu zapewnienie, że osoby fizyczne i organizacje lotnicze przestrzegają krajowych przepisów i regulacji dotyczących bezpieczeństwa.

Poziom bezpieczeństwa (Safety performance) – Osiągnięty przez Państwo lub podmiot lotniczy poziom bezpieczeństwa, zdefiniowany poprzez Cele Poziomu Bezpieczeństwa i Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs).

Wskaźnik Poziomu Bezpieczeństwa (Safety performance indicator - SPI) – Parametr oparty na danych, używany do monitorowania i oceny poziomu bezpieczeństwa.

Cel Poziomu Bezpieczeństwa (Safety performance target - SPT) – Planowane lub zamierzone przez Państwo lub podmiot lotniczy, wartości docelowe dla Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa w danym przedziale czasowym, skorelowane z celami bezpieczeństwa.

Ryzyko bezpieczeństwa (Safety risk) – Przewidywane prawdopodobieństwo i dotkliwość konsekwencji lub skutków zagrożenia.

Poważne obrażenia ciała (Serious injury) – Uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, w którego następstwie:

- a) wymagana była hospitalizacja przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia urazu; lub

- b) doszło do złamania jakiegokolwiek kości (wyłączając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa); lub
- c) doszło do powstania ran szarpanych powodujących silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) doszło do powstania uszkodzeń jakiegokolwiek organu wewnętrznego; lub
- e) powstały oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub jakiegokolwiek oparzenia obejmujące ponad 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmuje potwierdzone narażenie na działanie zakaźnych substancji lub szkodliwego promieniowania.

Państwo Projektu (State of Design) – Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu.

Państwo Produkcji (State of Manufacture) – Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego.

Państwo Operatora (State of the Operator) – Państwo, w którym operator ma swoją główną siedzibę lub, jeżeli nie ma takiej siedziby, miejsce stałego zamieszkania operatora.

Krajowy Program Bezpieczeństwa (State Safety Programme - SSP) – Zintegrowany zestaw przepisów i działań mających na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

Nadzór (Surveillance) – Działania Państwa, w ramach których Państwo w sposób proaktywny weryfikuje poprzez inspekcje i audyty, że posiadacze licencji, certyfikatów, upoważnień lub zatwierdzeń lotniczych nieprzerwanie spełniają ustanowione wymagania oraz funkcjonują na poziomie kompetencji i bezpieczeństwa wymaganym przez Państwo.

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

Normy i Zalecane Metody Postępowania zawarte w niniejszym Załączniku będą miały zastosowanie do funkcji zarządzania bezpieczeństwem związanych z, lub stanowiącymi bezpośrednie wsparcie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

Uwaga 1. – Przepisy dla Państw, dotyczące zarządzania bezpieczeństwem, zawarte są w Rozdziale 3 i odnoszą się do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Uwaga 2. – W kontekście niniejszego Załącznika, termin „podmiot lotniczy” odnosi się do organizacji, o których mowa w Rozdziale 3, pkt 3.3.2.1, i nie obejmuje operatorów Międzynarodowego Lotnictwa Ogólnego.

Uwaga 3. – Przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem dla określonych podmiotów oraz operatorów lotniczych zawarte są w Rozdziale 4 i dotyczą Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

Uwaga 4. – Żaden z przepisów zawartych w niniejszym Załączniku nie ma na celu przeniesienia na Państwo obowiązków podmiotu lub operatora lotniczego. Dotyczy to funkcji związanych z bezpieczną eksploatacją statków powietrznych lub funkcji stanowiących bezpośrednie jej wsparcie.

Uwaga 5. – W kontekście niniejszego Załącznika „odpowiedzialność” (liczba pojedyncza) [ang. responsibility] odnosi się do „odpowiedzialności Państwa” w odniesieniu do zobowiązań międzynarodowych wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podczas gdy „obowiązki” (liczba mnoga) [ang. responsibilities] powinny mieć swoje zwykłe znaczenie (tj. w odniesieniu do funkcji i czynności, które mogą być przekazane).

ROZDZIAŁ 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA ZA ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM

Uwaga 1. – Elementy Krytyczne (CE) Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem (SSO) znajdujące się w Dodatku 1 stanowią podstawę Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Uwaga 2. – Przepisy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem odnoszące się do określonych rodzajów działalności lotniczej zostały przedstawione w odpowiednich Załącznikach.

Uwaga 3. – Podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem dotyczące orzecznictwa medycznego dla posiadaczy licencji zawarte są w Załączniku 1. Wytyczne dostępne są w Podręczniku Medycyny dla Lotnictwa Cywilnego (Doc 8984).

3.1 Krajowy Program Bezpieczeństwa (KPBwLC – ang. SSP)

Każde Państwo ustanawia i zapewnia funkcjonowanie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC – ang. SSP), który jest współmierny do wielkości i złożoności krajowego systemu lotnictwa cywilnego, ale mogą przekazać funkcje i działania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem innemu Państwu, Regionalnej Organizacji Nadzoru nad Bezpieczeństwem (RSOO) lub Regionalnej Organizacji Badania Wypadków i Incydentów (RAIO).

Uwaga 1. – Państwa zachowują odpowiedzialność za realizację funkcji i czynności związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem, które zostały przekazane innemu Państwu, RSOO lub RAIO.

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące KPBwLC / SSP oraz przekazania funkcji i czynności związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.2 Polityka bezpieczeństwa, cele i zasoby Państwa

3.2.1 Podstawowa legislacja lotnicza

3.2.1.1 Państwa ustanawiają podstawową legislację lotniczą zgodnie z sekcją 1 Dodatku 1.

3.2.1.2 **Zalecenie.** – *Państwa powinny ustanowić politykę egzekwowania przepisów, która określa warunki i okoliczności, w których podmioty lotnicze posiadające system zarządzania bezpieczeństwem – SMS mają prawo zajmowania się i rozwiązywania niektórych problemów związanych z bezpieczeństwem, wewnątrz – w ramach ich systemu SMS w sposób zadowalający właściwą Władzę Państwową.*

3.2.2 Szczegółowe przepisy operacyjne

3.2.2.1 Państwa ustanawiają szczegółowe przepisy operacyjne zgodnie z sekcją 2 Dodatku 1.

3.2.2.2 Państwa dokonują okresowego przeglądu szczegółowych przepisów operacyjnych, materiałów doradczych oraz polityk wdrożeniowych, aby upewnić się, że pozostają one aktualne i odpowiednie.

3.2.3 System i funkcje Państwa

3.2.3.1 Państwa ustanawiają system i funkcje Państwa zgodnie z sekcją 3 Dodatku 1.

3.2.3.2 **Zalecenie.** – *Państwa powinny zidentyfikować, zdefiniować i udokumentować wymagania, obowiązki, funkcje i czynności dotyczące ustanowienia i zapewniania funkcjonowania KPBwLC / SSP, w tym zarządzeń dotyczących planowania, organizacji, rozwoju, zapewniania funkcjonowania, kontroli i ciągłego doskonalenia KPBwLC / SSP w sposób, który spełnia cele bezpieczeństwa Państwa.*

3.2.3.3 **Zalecenie.** – *Państwa powinny ustanowić politykę bezpieczeństwa i cele bezpieczeństwa, które odzwierciedlają ich zaangażowanie w bezpieczeństwo i ułatwiają promowanie pozytywnej Kultury Bezpieczeństwa w środowisku lotniczym.*

3.2.3.4 **Zalecenie.** – *Polityka i cele bezpieczeństwa powinny być publikowane i okresowo analizowane, aby zapewnić, że pozostają one aktualne i odpowiednie dla Państwa.*

3.2.4 Wykwalifikowany personel specjalistyczny

Państwa ustanawiają wymagania dotyczące kwalifikacji personelu specjalistycznego zgodnie z sekcją 4 Dodatku 1.

Uwaga. – Termin „personel specjalistyczny” odnosi się do osób wykonujących dla Państwa, lub w jego imieniu, funkcje związane z bezpieczeństwem.

3.2.5 Wytyczne specjalistyczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa

Państwa ustanawiają wytyczne specjalistyczne i narzędzia oraz dostarczają informacje krytyczne dla bezpieczeństwa zgodnie z sekcją 5 Dodatku 1.

3.3 Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez Państwo

3.3.1 Obowiązki w zakresie licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i zatwierdzania

Państwa realizują obowiązki związane z licencjonowaniem, certyfikacją, upoważnianiem i zatwierdzaniem zgodnie z sekcją 6 Dodatku 1.

3.3.2 Obowiązki związane z systemem zarządzania bezpieczeństwem

3.3.2.1 Państwa wymagają, aby następujące podmioty lotnicze będące pod ich nadzorem wdrożyły system zarządzania bezpieczeństwem:

- a) zatwierdzone organizacje szkoleniowe, zgodnie z Załącznikiem 1, które narażone są na ryzyka bezpieczeństwa związane z eksploatacją statków powietrznych podczas świadczenia swoich usług;

- b) operatorzy samolotów lub śmigłowców upoważnieni do wykonywania międzynarodowego zarobkowego transportu lotniczego, zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Sekcja II odpowiednio;

Uwaga. – Jeżeli czynności/zadania obsługi technicznej nie są wykonywane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej zgodnie z Załącznikiem 6, Część I, pkt 8.7, ale w oparciu o równoważny system, o którym mowa w Załączniku 6, Część I, pkt 8.1.2, lub Część III, Sekcja II, pkt 6.1.2, są one objęte zakresem systemu SMS operatora.

- c) zatwierdzone organizacje obsługi technicznej świadczące usługi dla operatorów samolotów lub śmigłowców wykonujących międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy, zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Sekcja II odpowiednio;
- d) organizacje odpowiedzialne za projekt typu lub produkcję statku powietrznego, silników lub śmigieł, zgodnie z Załącznikiem 8;
- e) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego (ATS), zgodnie z Załącznikiem 11; oraz
- f) zarządzający lotniskami certyfikowanymi, zgodnie z Załącznikiem 14, Tom I.

Uwaga. – Dodatkowe przepisy dotyczące wdrażania SMS przez podmioty lotnicze można znaleźć w Rozdziale 4.

3.3.2.2 Zalecenie. – Państwa powinny zapewnić, aby Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa oraz Cele Poziomu Bezpieczeństwa ustanowione przez podmioty lotnicze i operatorów pozostawały akceptowalne dla Państwa.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące identyfikacji odpowiednich Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa oraz Celów Poziomu Bezpieczeństwa znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.3.2.3 Państwo rejestracji ustanowi kryteria dla operatorów międzynarodowego lotnictwa ogólnego prowadzących operacje z wykorzystaniem dużych lub turbopropellerowych samolotów zgodnie z Załącznikiem 6, Część II, Sekcja 3, w celu wdrożenia SMS.

Uwaga. – Dodatkowe przepisy dotyczące wdrażania SMS przez międzynarodowych operatorów lotnictwa ogólnego można znaleźć w Rozdziale 4.

3.3.2.4 Kryteria ustanowione przez Państwo rejestracji zgodnie z pkt 3.3.2.3 muszą uwzględniać strukturę Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz elementy zawarte w Dodatku 2.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące ustanowienia kryteriów wdrożenia SMS dla operatorów międzynarodowego lotnictwa ogólnego znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.3.3 Badanie wypadków i incydentów

Państwa ustanowią proces badania wypadków i incydentów zgodnie z Załącznikiem 13, w celu wsparcia zarządzania bezpieczeństwem w Państwie.

3.3.4 Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka bezpieczeństwa

3.3.4.1 Państwa ustanowią i będą zapewniać funkcjonowanie procesu identyfikacji zagrożeń na podstawie zebranych danych bezpieczeństwa.

Uwaga 1. – Dalsze informacje dotyczące gromadzenia danych bezpieczeństwa, analizy oraz udostępniania i wymiany informacji bezpieczeństwa znajdują się w Rozdziale 5.

Uwaga 2. – Dodatkowe informacje umożliwiające identyfikację zagrożeń i problemów związanych z bezpieczeństwem, na których bazują działania prewencyjne, mogą znajdować się w raportach końcowych z badania wypadków i incydentów.

3.3.4.2 Państwa opracują i będą zapewniać funkcjonowanie procesu zapewniającego ocenę ryzyka bezpieczeństwa związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

3.3.5 Zarządzanie ryzykami bezpieczeństwa

3.3.5.1 Państwa ustanowią mechanizmy rozwiązywania problemów związanych z bezpieczeństwem zgodnie z sekcją 8 Dodatku 1.

3.3.5.2 **Zalecenie.** – Państwa powinny opracować i zapewniać funkcjonowanie procesu zarządzania ryzykami bezpieczeństwa.

Uwaga 1. – Działania podejmowane w celu zarządzania ryzykami bezpieczeństwa mogą obejmować: akceptację, ograniczanie, unikanie lub przekazanie.

Uwaga 2. – Ryzyka bezpieczeństwa oraz problemy związane z bezpieczeństwem często mają ukryte czynniki (przyczyny), które należy uważnie ocenić.

3.4 Zapewnienie bezpieczeństwa przez Państwo

3.4.1 Obowiązki związane z prowadzeniem nadzoru

3.4.1.1 Państwa realizują obowiązki związane z prowadzeniem nadzoru zgodnie z sekcją 7 Dodatku 1.

Uwaga. – Nadzór nad podmiotem lotniczym uwzględnia poziom bezpieczeństwa, jak również wielkość i złożoność jego produktów lub usług lotniczych.

3.4.1.2 **Zalecenie.** – Państwa powinny ustanowić procedury w celu priorytetowego traktowania inspekcji, audytów i przeglądów w obszarach bardziej niepokojących ze względu na bezpieczeństwo lub o większych potrzebach.

Uwaga. – Profile Ryzyka Organizacji, wyniki identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka oraz wyniki nadzoru mogą dostarczać informacji służących do ustalania priorytetów inspekcji, audytów i przeglądów.

3.4.1.3 **Zalecenie.** – Państwa powinny dokonywać okresowego przeglądu poziomu bezpieczeństwa poszczególnych podmiotów lotniczych.

3.4.2 Krajowy poziom bezpieczeństwa

3.4.2.1 Państwa ustanawiają akceptowalny poziom bezpieczeństwa, jaki należy osiągnąć poprzez ich Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC).

Uwaga 1. – Akceptowalny Poziom Bezpieczeństwa Państwa można osiągnąć poprzez wdrożenie i prowadzenie funkcjonowania KPBwLC, jak również Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa oraz Celów Poziomu Bezpieczeństwa, pokazujących, że bezpieczeństwo jest skutecznie zarządzane i budowane w oparciu o wdrażanie obowiązujących Norm i Zalecanych Metod Postępowania dotyczących bezpieczeństwa (SARPs).

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące ustanawiania Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa oraz Celów Poziomu Bezpieczeństwa, a także Akceptowalnego Poziomu Bezpieczeństwa znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.4.2.2 **Zalecenie.** – Państwa powinny opracować i zapewniać funkcjonowanie procesu oceny skuteczności działań podejmowanych w celu zarządzania ryzykami bezpieczeństwa i rozwiązywania problemów związanych z bezpieczeństwem.

Uwaga. – Wyniki oceny bezpieczeństwa mogą być wykorzystywane do określania priorytetowych działań w celu zarządzania ryzykami bezpieczeństwa.

3.4.2.3 **Zalecenie.** – Państwa powinny ocenić skuteczność poszczególnych Krajowych programów bezpieczeństwa (SSPs) w celu utrzymania lub ciągłego doskonalenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa.

3.5 Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo

3.5.1 Komunikacja wewnętrzna i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Zalecenie. – Państwa powinny promować świadomość bezpieczeństwa oraz upowszechnianie i wymianę informacji bezpieczeństwa w celu wsparcia, w ramach organizacji lotniczych Państwa, rozwoju pozytywnej kultury bezpieczeństwa, która sprzyja skutecznemu SSP.

3.5.2 Komunikacja zewnętrzna i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Zalecenie. – Państwa powinny promować świadomość bezpieczeństwa oraz upowszechnianie i wymianę informacji bezpieczeństwa ze społecznością lotniczą, wspierając utrzymanie i poprawę bezpieczeństwa oraz rozwój pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

Uwaga 1. – Patrz Rozdział 5, pkt 5.4, w celu uzyskania dalszych informacji na temat upowszechniania i wymiany informacji bezpieczeństwa.

Uwaga 2. – Promowanie świadomości bezpieczeństwa może obejmować identyfikację dostępnych szkoleń w zakresie bezpieczeństwa dla społeczności lotniczej.

ROZDZIAŁ 4. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące wdrożenia SMS znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 2. – Organizacja może zdecydować się na rozszerzenie zakresu SMS na inne rodzaje działalności podmiotu lotniczego.

4.1 Informacje ogólne

4.1.1 System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) podmiotu lotniczego jest:

- a) opracowany zgodnie z elementami struktury, o której mowa w Dodatku 2; oraz
- b) współmierny do wielkości podmiotu lotniczego i złożoności jego produktów lub usług lotniczych.

4.1.2 Państwo zapewnia, aby podmiot lotniczy opracował plan ułatwiający wdrożenie SMS.

4.1.3 SMS zatwierdzonej organizacji szkolenia, zgodnie z Załącznikiem 1, która narażona jest na ryzyka związane z eksploatacją statków powietrznych podczas świadczenia swoich usług, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo(-a) odpowiedzialne za zatwierdzenie organizacji.

4.1.4 SMS certyfikowanego operatora samolotów lub śmigłowców, upoważnionego do wykonywania międzynarodowego zarobkowego transportu lotniczego, zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Sekcja II odpowiednio, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo Operatora.

Uwaga. – Jeżeli czynności/zadania obsługi technicznej nie są wykonywane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej zgodnie z Załącznikiem 6, Część I, pkt 8.7, ale w oparciu o równoważny system, jak podano w Załączniku 6, Część I, pkt 8.1.2, lub Część III, Sekcja II, pkt 6.1.2, są one objęte zakresem systemu SMS operatora.

4.1.5 SMS zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej świadczącej usługi dla operatorów samolotów lub śmigłowców, wykonujących międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Sekcja II odpowiednio, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo(-a) odpowiedzialne za zatwierdzenie organizacji.

4.1.6 SMS organizacji odpowiedzialnej za projekt typu statku powietrznego, silników lub śmigieł, zgodnie z Załącznikiem 8, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo Projektu.

4.1.7 SMS organizacji odpowiedzialnej za produkcję statku powietrznego, silników lub śmigieł, zgodnie z Załącznikiem 8, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo Produkcji.

4.1.8 SMS instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zgodnie z Załącznikiem 11, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo odpowiedzialne za wyznaczenie służby.

4.1.9 SMS zarządzającego lotniskiem certyfikowanym, zgodnie z Załącznikiem 14, Tom I, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo odpowiedzialne za certyfikację lotniska.

4.2 Lotnictwo ogólne – operacje międzynarodowe – samoloty

Uwaga. – Wytyczne dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) przez międzynarodowe lotnictwo ogólne znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859) oraz w branżowych kodeksach praktyk (Industry codes of practice).

System Zarządzania Bezpieczeństwem operatora międzynarodowego lotnictwa ogólnego prowadzącego operacje z wykorzystaniem dużych lub turboodrzutowych samolotów zgodnie z Załącznikiem 6, Część II, Sekcja 3, powinien być współmierny do wielkości i złożoności jego operacji oraz spełniać kryteria ustanowione przez Państwo rejestracji.

Uwaga 1. – Dodatkowe przepisy dotyczące kryteriów, które powinny być ustanowione przez Państwo rejestracji, znajdują się w Rozdziale 3.

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące obowiązków Państwa rejestracji w związku z operacjami wynajmu (dzierżawy), czarteru i wymiany znajdują się w Podręczniku procedur dla inspekcji operacyjnych, certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego (Doc 8335). Wytyczne dotyczące przeniesienia obowiązków Państwa rejestracji na Państwo, w którym operator statku powietrznego ma główne miejsce prowadzenia działalności, lub, jeżeli nie ma takiego miejsca prowadzenia działalności, ma stały adres zgodnie z Artykułem 83 bis znajdują się w Podręczniku wdrażania Artykułu 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Doc 10059).

ROZDZIAŁ 5. ZBIERANIE, ANALIZA, OCHRONA, UDOSTĘPNIANIE I WYMIANA DANYCH ORAZ INFORMACJI BEZPIECZEŃSTWA

Uwaga. – Niniejszy rozdział ma na celu zapewnienie ciągłej dostępności danych oraz informacji bezpieczeństwa w celu wspierania działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem.

5.1 Systemy zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa

5.1.1 Państwa ustanawiają systemy zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa (SDCPS) w celu pozyskiwania, przechowywania, agregowania i analizy danych oraz informacji bezpieczeństwa.

Uwaga 1. – SDCPS odnosi się do systemów przetwarzania i zgłaszania, baz danych bezpieczeństwa, schematów wymiany informacji i zapisanych informacji, w tym między innymi:

- a) danych i informacji dotyczących badań wypadków i incydentów;
- b) danych i informacji dotyczących dochodzeń w sprawach bezpieczeństwa prowadzonych przez organy krajowe lub podmioty lotnicze;
- c) obowiązkowych systemów zgłaszania, o których mowa w pkt 5.1.2;
- d) dobrowolnych systemów zgłaszania, o których mowa w pkt 5.1.3; oraz
- e) samo-nadawczych systemów zgłaszania danych, w tym automatycznych systemów ich rejestrowania, o których mowa w Załączniku 6, Część I, Rozdział 3, a także ręcznych systemów rejestrowania danych.

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące SDCPS znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 3. – Termin „baza danych bezpieczeństwa” może odnosić się do jednej lub wielu baz danych.

Uwaga 4. – SDCPS może obejmować dane wejściowe ze źródeł państwowych, branżowych i publicznych oraz może opierać się na reaktywnych i proaktywnych metodach zbierania danych oraz informacji bezpieczeństwa.

Uwaga 5. – Przepisy dotyczące zgłaszania zdarzeń specyficzne dla danego sektora znajdują się w innych Załącznikach ICAO, procedurach służb żeglugi powietrznej (PANS) oraz regionalnych procedurach uzupełniających (SUPPs). Jest wiadomym, że dla skutecznego wdrożenia KPBwLC (SSP) korzystne jest wykorzystywanie zintegrowanego podejścia do zbierania i analizy danych oraz informacji bezpieczeństwa ze wszystkich źródeł.

5.1.2 Państwa ustanowią obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa, który obejmuje zgłaszanie incydentów.

5.1.3 Państwa ustanowią dobrowolny system zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa w celu zbierania danych oraz informacji bezpieczeństwa, które nie zostały pozyskane w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa.

5.1.4 Zalecenie. – *Organy krajowe odpowiedzialne za wdrożenie Krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) powinny posiadać dostęp do systemu zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa (SDCPS), o którym mowa w pkt 5.1.1, w celu wspierania swoich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z zasadami określonymi w Dodatku 3.*

Uwaga. – *Organy krajowe odpowiedzialne za wdrożenie SSP obejmują organy badania wypadków.*

5.1.5 Zalecenie. – *Baza danych bezpieczeństwa powinna wykorzystywać znormalizowaną taksonomię w celu ułatwienia udostępniania i wymiany informacji bezpieczeństwa.*

Uwaga. – *Zachęca się Państwa do korzystania z systemu zgodnego z ADREP. Więcej informacji na temat ADREP można znaleźć w Załączniku 13, Rozdział 7.*

5.2 Analiza danych oraz informacji bezpieczeństwa

5.2.1 Państwa ustanowią i będą prowadzić proces analizy danych oraz informacji bezpieczeństwa w oparciu o system zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa (SDCPS) i powiązane bazy danych bezpieczeństwa.

Uwaga 1. – *Szczegółowe przepisy krajowe dotyczące identyfikacji zagrożeń w ramach procesów zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa znajdują się w Rozdziale 3.*

Uwaga 2. – *Analiza danych oraz informacji bezpieczeństwa przeprowadzana przez Państwo ma na celu identyfikację zagrożeń systemowych i przekrojowych, które w przeciwnym razie nie zostałyby zidentyfikowane przez procesy analizy danych bezpieczeństwa poszczególnych podmiotów i operatorów lotniczym.*

Uwaga 3. – *Proces może obejmować predykcyjne metody analizy danych bezpieczeństwa.*

5.3 Ochrona danych oraz informacji bezpieczeństwa

5.3.1 Państwa zapewniają ochronę danych oraz informacji bezpieczeństwa pozyskanych z dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń i powiązanych źródeł zgodnie z Dodatkiem 3.

Uwaga. – *Źródła obejmują osoby i organizacje.*

5.3.2 Zalecenie. – *Państwa powinny rozszerzyć ochronę, o której mowa w pkt 5.3.1, na dane oraz informacje bezpieczeństwa pozyskane z obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń i powiązanych źródeł.*

Uwaga 1. – *Środowisko zgłaszania zdarzeń, w którym pracownicy i personel operacyjny są przekonani, że ich działania lub zaniechania, które są współmierne do ich poziomu wykształcenia i doświadczenia, nie będą karane, ma fundamentalne znaczenie dla zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa.*

Uwaga 2. – *Wytyczne dotyczące zarówno obowiązkowego jak i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).*

5.3.3 Z zastrzeżeniem pkt 5.3.1 i 5.3.2, Państwa nie udostępniają ani nie wykorzystują danych lub informacji bezpieczeństwa zebranych, przechowywanych lub analizowanych zgodnie z pkt 5.1 lub 5.2 do celów innych niż utrzymanie lub poprawa bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ ustali, zgodnie z Dodatkiem 3, że zastosowanie ma zasada stosowania wyjątków.

5.3.4 Niezależnie od pkt 5.3.3, Państwa nie mają zakazu wykorzystywania danych lub informacji bezpieczeństwa w celu podjęcia jakichkolwiek działań prewencyjnych, naprawczych lub zapobiegawczych niezbędnych do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

Uwaga. – Przepis szczególny mający na celu zapewnienie, że nie ma nakładania się przepisów Załącznika 13 dotyczących ochrony dokumentów/zapisów z badania, znajduje się w Dodatku 3, pkt 1.2.

5.3.5 Państwa podejmują niezbędne środki, w tym promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa, aby zachęcić do zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa za pośrednictwem systemów, o których mowa w pkt 5.1.2 i 5.1.3.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące pozytywnej kultury bezpieczeństwa znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

5.3.6 **Zalecenie.** – Państwa powinny ułatwiać i promować zgłaszanie zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa, dostosowując, w razie potrzeby, swoje obowiązujące przepisy, regulacje i polityki.

5.3.7 **Zalecenie.** – Na poparcie stwierdzenia, o którym mowa w pkt 5.3.3, Państwa powinny ustanowić i korzystać z odpowiednich ustaleń pomiędzy swoimi organami i instytucjami państwowymi, którym powierzono kwestie bezpieczeństwa lotniczego oraz tymi odpowiedzialnymi za administrowanie wymiarem sprawiedliwości. Takie ustalenia powinny uwzględniać zasady określone w Dodatku 3.

Uwaga. – Ustalenia te mogą być sformalizowane poprzez ustawodawstwo, protokoły, umowy lub memoranda o porozumieniu.

5.4 Udostępnianie i wymiana informacji bezpieczeństwa

Uwaga. – Udostępnianie odnosi się do przekazywania, podczas gdy wymiana odnosi się do przekazywania i otrzymywania w zamian.

5.4.1 Jeżeli Państwo, w trakcie analizy informacji zawartych w swoim systemie SDCPS zidentyfikuje zagadnienia związane z bezpieczeństwem uznane za interesujące dla innych Państw, Państwo to przekazuje im takie informacje tak szybko jak to możliwe. Przed udostępnieniem takich informacji, Państwa uzgadniają poziom ochrony oraz warunki udostępniania informacji bezpieczeństwa. Poziom ochrony i warunki muszą być zgodne z Dodatkiem 3.

5.4.2 Państwa wspierają tworzenie sieci udostępniania lub wymiany informacji bezpieczeństwa pomiędzy użytkownikami systemu lotniczego oraz ułatwiają udostępnianie i wymianę informacji bezpieczeństwa, chyba że prawo krajowe stanowi inaczej.

Uwaga. – Informacje na temat udostępniania informacji bezpieczeństwa można znaleźć w Kodeksie postępowania ICAO w zakresie udostępniania i wykorzystywania informacji bezpieczeństwa znajdującym się w Globalnym Planie Bezpieczeństwa Lotniczego (Doc 10004).

DODATEK 1. ELEMENTY KRYTYCZNE (CE) KRAJOWEGO SYSTEMU NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM (SSO)

(Patrz Rozdział 3)

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące krytycznych elementów (CE) systemu, pozwalających Państwu na wypełnianie swoich zobowiązań związanych ze sprawowaniem nadzoru nad bezpieczeństwem zawarte są w Podręczniku Nadzoru nad Bezpieczeństwem, Część A, Ustanowienie i Zarządzanie Krajowym Systemem Nadzoru nad Bezpieczeństwem (Doc 9734).

Uwaga 2. – Pojęcie „odnośne władze lub agencje” stosowane jest w znaczeniu ogólnym, aby obejmowało wszystkie władze odpowiedzialne za zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie oraz nadzór nad bezpieczeństwem, które mogą zostać w tym celu ustanowione przez Państwo, takie jak: Władze Lotnictwa Cywilnego, Władze Lotniskowe, Władze ATS, Władza Badania Wypadków Lotniczych i Władze Meteorologiczne.

Uwaga 3. – Elementy krytyczne (CEs) Krajowego Systemu Nadzoru nad Bezpieczeństwem (SSO) mają zastosowanie odpowiednio, do organów wykonujących funkcje nadzoru nad bezpieczeństwem, a także do organów prowadzących badania wypadków i incydentów lub wykonujących inne działania Państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

Uwaga 4. – Przepisy dotyczące nadzoru nad operatorami lotniczymi, patrz Dodatek 5 do Załącznika 6, Część I, i Dodatek 1 do Załącznika 6, Część III.

1. Podstawowa legislacja lotnicza (CE-1)

1.1 Państwa opublikują kompletne i skuteczne regulacje prawne w zakresie lotnictwa, odpowiednie do wielkości i złożoności ich działalności lotniczej oraz zgodne z wymaganiami zawartymi w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w celu prowadzenia nadzoru i zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym oraz egzekwowania przepisów przez powołane w tym celu właściwe władze lub agencje.

Uwaga. – Obejmuje to zapewnienie, że prawo lotnicze pozostaje aktualne i odpowiednie dla danego Państwa.

1.2 Prawo lotnicze ma zapewniać personelowi wykonującemu funkcje nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym dostęp do statków powietrznych, operacji, obiektów, pracowników i powiązanej dokumentacji, stosownie do przypadku, osób oraz podmiotów lotniczych.

2. Szczególne przepisy operacyjne (CE-2)

Państwa opublikują przepisy obejmujące, co najmniej, wymagania krajowe wynikające z podstawowego ustawodawstwa lotniczego dla standardowych procedur operacyjnych, produktów, wyrobów, usług, wyposażenia i infrastruktury, zgodnie z Załącznikami do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Uwaga. – Pojęcie „przepisy” stosowane jest w znaczeniu ogólnym i obejmuje, ale nie jest ograniczone do instrukcji, zasad, dekretów, dyrektyw, zbiorów praw, wymagań, polityk i zarządzeń.

3. System i funkcje Państwa (CE-3)

3.1 Państwa ustanawiają, stosownie do potrzeb, odpowiednie władze lub agencje, wspierane przez wystarczającą liczbę odpowiednio wykwalifikowanego personelu oraz zapewniają odpowiednie środki finansowe na zarządzanie bezpieczeństwem.

3.2 W celu realizacji swoich obowiązków dotyczących zarządzania bezpieczeństwem, władze lub agencje krajowe mają określone funkcje i cele w zakresie bezpieczeństwa.

Uwaga. – Dotyczy to udziału krajowych organizacji lotniczych w konkretnych działaniach związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w Państwie oraz ustalenia ról, obowiązków i relacji takich organizacji.

3.3 **Zalecenie.** – Państwa powinny podjąć odpowiednie działania, takie jak ustalenie warunków wynagrodzenia i pracy, aby zapewnić pozyskanie i utrzymanie wykwalifikowanego personelu wykonującego czynności związane z nadzorem nad bezpieczeństwem w lotnictwie.

3.4 Państwa zapewnią personelowi wykonującemu czynności związane z nadzorem nad bezpieczeństwem odpowiednie wytyczne w zakresie etyki, zachowań osobistych oraz unikania rzeczywistych lub domniemyanych konfliktów interesów podczas wykonywania obowiązków służbowych.

3.5 **Zalecenie.** – Państwa powinny stosować metodologię określania wymagań, jakie ma spełniać personel wykonujący czynności nadzoru nad bezpieczeństwem, przy uwzględnieniu wielkości i złożoności działalności lotniczej w Państwie.

Uwaga. – Ponadto, Dodatek 5 do Załącznika 6, Część I oraz Dodatek 1 do Załącznika 6, Część III wymaga od Państwa Operatora zastosowania takiej metodologii dla określenia wymagań dla swojego personelu inspekcyjnego. Inspektorzy stanowią podgrupę personelu wykonującego czynności nadzoru nad bezpieczeństwem w lotnictwie.

4. Wykwalifikowany personel specjalistyczny (CE-4)

4.1 Państwa określają minimalne wymagania w zakresie kwalifikacji personelu specjalistycznego wykonującego czynności nadzoru nad bezpieczeństwem i zapewnią mu odpowiednie szkolenie wstępne i okresowe w celu utrzymania na pożądanym poziomie i rozszerzenia posiadanych przez niego kompetencji.

4.2 Państwa wdrożą system prowadzenia dokumentacji szkoleniowej personelu specjalistycznego.

5. Wytyczne specjalistyczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa (CE-5)

5.1 Państwa zapewnią personelowi specjalistycznemu odpowiednie pomieszczenia, kompletne i aktualne pomocnicze materiały specjalistyczne i procedury, informacje krytyczne dla bezpieczeństwa w lotnictwie, narzędzia i wyposażenie oraz środki transportu, stosownie do przypadku, aby umożliwić skuteczne i zgodne z ustalonymi procedurami wykonywanie czynności nadzoru nad bezpieczeństwem w ujednolicony sposób.

5.2 Państwa zapewniają organizacjom branży lotniczej materiały doradcze pomocne przy wdrażaniu poszczególnych przepisów.

6. Obowiązek licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i zatwierdzania (CE-6)

Państwa wdrożą udokumentowane procesy i procedury dla zapewnienia, że osoby i organizacje prowadzące działalność lotniczą spełniają ustalone wymagania zanim zostaną dopuszczone do korzystania z uprawnień wynikających z licencji, certyfikatu, upoważnienia lub zatwierdzenia do prowadzenia odnośnej działalności lotniczej.

7. Obowiązek prowadzenia nadzoru (CE-7)

Państwa wdrożą udokumentowane procesy nadzoru poprzez określanie i planowanie inspekcji, audytów oraz działań monitorujących w sposób ciągły, aby w sposób proaktywny zapewnić, że posiadacze licencji lotniczych, certyfikatów, upoważnień i zatwierdzeń wciąż spełniają ustalone wymagania. Obejmuje to nadzór nad personelem wyznaczonym przez Władzę do wykonywania, w jej imieniu, czynności nadzoru nad bezpieczeństwem.

8. Rozwiązywanie problemów związanych z bezpieczeństwem (CE-8)

8.1 Państwa, w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów związanych z bezpieczeństwem, będą korzystać z udokumentowanego procesu przy podejmowaniu odpowiednich działań naprawczych, aż do i włącznie z działaniami egzekwującymi.

8.2 Państwa zapewnią, aby zidentyfikowane problemy związane z bezpieczeństwem były rozwiązywane terminowo przy pomocy systemu pozwalającego na monitorowanie i rejestrację postępów, włączając w to działania mające na celu rozwiązywanie takich problemów podejmowane przez podmioty lotnicze.

DODATEK 2. STRUKTURA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)

(Patrz Rozdział 4, pkt 4.1.1)

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące wdrażania struktury systemu zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 2. – Interfejsy podmiotu lotniczego z innymi organizacjami mogą znacząco przyczynić się do bezpieczeństwa jego produktów lub usług. Wytyczne dotyczące zarządzania interfejsem w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 3. – W kontekście niniejszego Dodatku dotyczącego podmiotów lotniczych, termin „odpowiedzialność” odnosi się do „zobowiązania”, które nie może być przekazane, natomiast termin „obowiązki” odnosi się do funkcji i czynności, które mogą być przekazane.

Niniejszy Dodatek określa strukturę, zgodnie z którą System Zarządzania Bezpieczeństwem powinien być wdrożony i zapewnione winno być jego funkcjonowanie. Struktura zawiera cztery komponenty i dwanaście elementów stanowiących minimalne wymagania związane z wdrożeniem SMS:

1. Polityka i cele bezpieczeństwa
 - 1.1 Zaangażowanie Kierownictwa
 - 1.2 Odpowiedzialność i obowiązki w zakresie bezpieczeństwa
 - 1.3 Wyznaczenie personelu kluczowego dla systemu bezpieczeństwa
 - 1.4 Koordynacja planowania reagowania kryzysowego/awaryjnego
 - 1.5 Dokumentacja SMS
2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa
 - 2.1 Identyfikacja zagrożeń
 - 2.2 Ocena i obniżanie poziomu ryzyka bezpieczeństwa
3. Zapewnianie bezpieczeństwa
 - 3.1 Mierzenie i monitorowanie Poziomu Bezpieczeństwa
 - 3.2 Zarządzanie zmianą
 - 3.3 Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)
4. Promowanie bezpieczeństwa
 - 4.1 Szkolenie i kształcenie
 - 4.2 Komunikacja w sprawach bezpieczeństwa.

1. Polityka i cele bezpieczeństwa

1.1 Zaangażowanie Kierownictwa

1.1.1 Podmiot lotniczy definiuje swoją politykę bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi i krajowymi. Polityka bezpieczeństwa:

- a) odzwierciedla zaangażowanie organizacji w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, w tym promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa;
- b) zawiera jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu zasobów niezbędnych do wdrożenia polityki bezpieczeństwa;
- c) zawiera procedury zgłaszania informacji bezpieczeństwa;
- d) jednoznacznie wskazuje, które rodzaje zachowań są nieakceptowalne w odniesieniu do działalności lotniczej podmiotu lotniczego oraz określa sytuacje, w których działania dyscyplinarne nie będą miały zastosowania;
- e) jest podpisana przez dyrektora odpowiedzialnego (accountable executive) organizacji;
- f) jest upowszechniona, z wyraźnym poparciem, w całej organizacji; oraz
- g) jest okresowo analizowana, aby zapewnić, że pozostaje aktualna i odpowiednia dla podmiotu lotniczego.

1.1.2 Biorąc pod uwagę swoją politykę bezpieczeństwa, podmiot lotniczy określa następujące cele bezpieczeństwa, które:

- a) stanowią podstawę monitorowania i pomiaru poziomu bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami, o których mowa w pkt 3.1.2;
- b) odzwierciedlają zaangażowanie podmiotu lotniczego w utrzymywanie lub ciągłe podnoszenie skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- c) są upowszechnione w całej organizacji; oraz
- d) są okresowo analizowane, aby zapewnić, że pozostają aktualne i odpowiednie dla podmiotu lotniczego.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące określania celów bezpieczeństwa znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

1.2 Odpowiedzialność i obowiązki w zakresie bezpieczeństwa

Podmiot lotniczy:

- a) wyznacza dyrektora odpowiedzialnego (accountable executive), który niezależnie od innych pełnionych funkcji, ma w imieniu organizacji wyłączny obowiązek i odpowiedzialność (accountability) za wdrożenie i prowadzenie skutecznego SMS;

- b) wyraźnie określa zakresy odpowiedzialności (accountability) za bezpieczeństwo w całej organizacji, włącznie z bezpośrednią odpowiedzialnością za bezpieczeństwo ponoszoną przez członków kierownictwa wyższego szczebla organizacji;
- c) określa obowiązki (responsibilities) wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych pełnionych funkcji, oraz pracowników w odniesieniu do Poziomu Bezpieczeństwa osiąganego w ramach organizacji;
- d) dokumentuje i komunikuje całej organizacji zakresy odpowiedzialności (accountability), obowiązki (responsibilities) oraz uprawnienia dotyczące bezpieczeństwa; oraz
- e) określa poziomy odpowiedzialności personelu zarządzającego, posiadającego uprawnienia do podejmowania decyzji dotyczących poziomu tolerancji ryzyka bezpieczeństwa.

1.3 Wyznaczenie personelu kluczowego dla systemu bezpieczeństwa

Podmiot lotniczy wyznacza pełnomocnika ds. zarządzania bezpieczeństwem (safety manager) odpowiedzialnego (*responsible*) za wdrożenie i prowadzenie SMS.

Uwaga. – W zależności od wielkości podmiotu lotniczego oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, obowiązki (responsibilities) związane z wdrożeniem i prowadzeniem systemu zarządzania bezpieczeństwem mogą być przypisane jednej lub kilku osobom pełniącym rolę kierownika ds. bezpieczeństwa, jako jedyna pełniona przez nie funkcja lub w połączeniu z innymi zadaniami, pod warunkiem że nie powodują one konfliktu interesów.

1.4 Koordynacja planowania reagowania kryzysowego / awaryjnego

Podmiot lotniczy zobowiązany jest do ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania planu reagowania kryzysowego/awaryjnego dotyczącego przypadków zaistnienia wypadków i incydentów w operacjach statków powietrznych i innych lotniczych sytuacjach kryzysowych/awaryjnych oraz zapewnia prawidłową koordynację planu reagowania kryzysowego/awaryjnego z planami reagowania kryzysowego/awaryjnego tych organizacji, z którymi musi współpracować podczas dostarczania swoich produktów i usług.

1.5 Dokumentacja SMS

1.5.1 Podmiot lotniczy opracowuje i prowadzi podręcznik systemu zarządzania bezpieczeństwem, który opisuje:

- a) politykę i cele bezpieczeństwa;
- b) wymagania dotyczące SMS;
- c) procesy i procedury SMS; oraz
- d) odpowiedzialność (*accountability*), obowiązki (*responsibilities*) oraz uprawnienia decyzyjne w zakresie procesów i procedur SMS.

1.5.2 Podmiot lotniczy opracowuje i prowadzi dokumentację operacyjną SMS stanowiącą część dokumentacji SMS.

Uwaga. – W zależności od wielkości podmiotu lotniczego oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, podręcznik i dokumentacja operacyjna SMS mogą być opracowane w formie samodzielnych dokumentów lub mogą być zintegrowane z innymi dokumentami (lub dokumentacją) organizacji prowadzonymi przez podmiot lotniczy.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Identyfikacja zagrożeń

2.1.1 Podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie procesu identyfikacji zagrożeń występujących w związku z oferowanymi produktami lub usługami lotniczymi.

2.1.2 Identyfikacja zagrożeń opiera się na kombinacji metod reaktywnych i proaktywnych.

2.2 Ocena i obniżanie poziomu ryzyka bezpieczeństwa

Podmiot lotniczy opracowuje i gwarantuje funkcjonowanie procesu zapewniającego analizowanie, ocenę i kontrolę ryzyk bezpieczeństwa związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

Uwaga. – Proces może obejmować predykcyjne metody analizy danych bezpieczeństwa.

3. Zapewnianie bezpieczeństwa

3.1 Mierzenie i monitorowanie Poziomu Bezpieczeństwa

3.1.1 Podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie sposobów weryfikowania Poziomu Bezpieczeństwa w organizacji i potwierdzania skuteczności kontroli ryzyk bezpieczeństwa.

Uwaga. – Proces audytu wewnętrznego jest jednym ze sposobów monitorowania zgodności z przepisami bezpieczeństwa, stanowiącymi podstawę do zbudowania systemu zarządzania bezpieczeństwem – SMS, oraz oceny skuteczności sposobów kontrolowania ryzyka bezpieczeństwa i SMS. Wytyczne dotyczące zakresu procesu audytu wewnętrznego znajdują się w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.1.2 Poziom Bezpieczeństwa podmiotu lotniczego ma być weryfikowany w odniesieniu do Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa – SPIs i Celów Poziomu Bezpieczeństwa (safety performance targets - SPTs) wyznaczonych w ramach SMS w celu wsparcia celów bezpieczeństwa organizacji.

3.2 Zarządzanie zmianą

Podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie procesu mającego na celu identyfikację zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka bezpieczeństwa związanego z jego produktami lub usługami lotniczymi, oraz mający na celu identyfikację i zarządzanie ryzykami, które mogą wynikać z tych zmian.

3.3 Ciągłe doskonalenie SMS

Podmiot lotniczy monitoruje i ocenia procesy w ramach swojego SMS w celu utrzymania lub ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.

4. Promowanie bezpieczeństwa

4.1 Szkolenie i kształcenie

4.1.1 Podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie programu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa gwarantujący, że personel jest przeszkolony i ma odpowiednie kompetencje do wykonywania swoich obowiązków związanych z SMS.

4.1.2 Zakres programu szkolenia z zagadnień dotyczących bezpieczeństwa ma być proporcjonalny do udziału danej osoby w SMS.

4.2 Komunikacja w sprawach bezpieczeństwa

Podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie formalnych narzędzi służących do przekazywania informacji bezpieczeństwa, które:

- a) zapewniają, że personel jest w pełni świadomy działania SMS, na poziomie odpowiednim do zajmowanego stanowiska;
- b) przekazują informacje krytyczne dla bezpieczeństwa;
- c) wyjaśniają dlaczego podejmowane są określone działania w celu poprawy bezpieczeństwa; oraz
- d) wyjaśniają dlaczego są wprowadzane lub zmieniane procedury bezpieczeństwa.

DODATEK 3. ZASADY OCHRONY DANYCH BEZPIECZEŃSTWA, INFORMACJI BEZPIECZEŃSTWA ORAZ POWIĄZANYCH Z NIMI ŹRÓDEŁ

(Patrz Rozdział 5, pkt 5.3)

Uwaga 1. – Ochrona danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa oraz powiązanych z nimi źródeł jest niezbędna dla zapewnienia ich ciągłej dostępności, ponieważ wykorzystanie danych oraz informacji bezpieczeństwa do celów innych niż utrzymanie lub poprawa bezpieczeństwa może utrudniać dostępność takich danych i informacji w przyszłości, co miałoby niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo.

Uwaga 2. – Ze względu na funkcjonowanie różnych systemów prawnych, Państwa mają swobodę w opracowywaniu swoich przepisów ustawowych i wykonawczych zgodnie z własną polityką i praktykami.

Uwaga 3. – Zasady zawarte w niniejszym dodatku mają pomóc Państwom w uchwaleniu i przyjęciu krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych oraz polityki w celu ochrony danych oraz informacji bezpieczeństwa pozyskanych z systemów zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa (SDCPS), a także powiązanych z nimi źródeł, umożliwiając jednocześnie prawidłowe funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości i podejmowanie działań niezbędnych dla utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

Uwaga 4. – Ma to na celu zapewnienie ciągłej dostępności danych oraz informacji bezpieczeństwa poprzez ograniczenie ich wykorzystania do celów innych niż utrzymanie lub poprawa bezpieczeństwa lotniczego.

1. Zasady ogólne

1.1 Państwa, za pomocą krajowych ustaw, przepisów wykonawczych oraz polityk chroniących dane i informacje bezpieczeństwa oraz powiązane z nimi źródła, zapewniają że:

- a) osiągnięto równowagę pomiędzy potrzebą ochrony danych i informacji bezpieczeństwa oraz powiązanych z nimi źródeł w celu utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego, a potrzebą właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości;
- b) dane bezpieczeństwa, informacje bezpieczeństwa oraz powiązane z nimi źródła są chronione zgodnie z niniejszym dodatkiem;
- c) określono warunki, na jakich dane i informacje bezpieczeństwa oraz powiązane z nimi źródła kwalifikują się do tego by być chronione; oraz
- d) dane oraz informacje bezpieczeństwa pozostają dostępne w celu utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa lotniczego.

Uwaga. – Ochrona danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa oraz powiązanych z nimi źródeł nie ma na celu zakłócania właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości lub utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

1.2 Po wszczęciu badania zgodnie z Załącznikiem 13, dokumenty dotyczące badania wypadku i incydentu, o których mowa w pkt 5.12 Załącznika 13 podlegają ochronie zgodnie z przepisami tam zawartymi, a nie ochronie przewidzianej w niniejszym Załączniku.

2. Zasady ochrony

2.1 Państwa zapewniają, aby dane bezpieczeństwa lub informacje bezpieczeństwa nie były wykorzystywane do:

- a) postępowania dyscyplinarnego, cywilnego, administracyjnego i karnego przeciwko pracownikom, personelowi operacyjnemu lub organizacjom;
- b) ujawnienia opinii publicznej; lub
- c) wszelkich celów innych niż utrzymanie lub poprawa bezpieczeństwa,

chyba, że zastosowanie ma zasada stosowania wyjątków.

2.2 Państwa zapewniają ochronę danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa i powiązanych z nimi źródeł, zapewniając, że:

- a) ochrona jest określana na podstawie charakteru danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa;
- b) ustanowiono formalną procedurę zapewniania ochrony danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa oraz powiązanych z nimi źródeł;
- c) dane bezpieczeństwa oraz informacje bezpieczeństwa nie będą wykorzystywane w celach innych niż te, dla których zostały zebrane, chyba że zastosowanie ma zasada stosowania wyjątków; oraz
- d) w zakresie, w jakim zastosowanie ma zasada stosowania wyjątków, wykorzystanie danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym i karnym będzie odbywać się wyłącznie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń zagwarantowanych przez prawo krajowe.

Uwaga 1. – Formalna procedura może dotyczyć sytuacji, kiedy każda osoba ubiegająca się o ujawnienie danych bezpieczeństwa lub informacji bezpieczeństwa przedstawia uzasadnienie dla ich ujawnienia.

Uwaga 2. – Formalna ochrona obejmuje ograniczenia prawne lub ograniczenia, takie jak nakazy ochronne, postępowania zamknięte, przesłuchania przed kamerą oraz anonimizacja danych przeznaczonych do wykorzystania lub ujawnienia informacji bezpieczeństwa w postępowaniu sądowym lub administracyjnym.

3. Zasady stosowania wyjątków

Wyjątki od zasad ochrony danych bezpieczeństwa, informacji bezpieczeństwa i powiązanych z nimi źródeł są udzielone tylko wtedy, gdy właściwy organ:

- a) stwierdza, że istnieją fakty i okoliczności wskazujące na to, że zdarzenie mogło być spowodowane przez czyn lub zaniechanie uznane, zgodnie z prawem krajowym, za zachowanie stanowiące rażące zaniedbanie, działanie umyślne lub działalność przestępczą;

- b) po zapoznaniu się z danymi bezpieczeństwa lub informacjami bezpieczeństwa stwierdza, że ich ujawnienie jest niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości, oraz że korzyści z ich ujawnienia przeważają nad wewnętrznymi i międzynarodowymi negatywnymi skutkami, które takie ujawnienie może spowodować dla zbierania i dostępności danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa w przyszłości; lub
- c) po zapoznaniu się z danymi bezpieczeństwa lub informacjami bezpieczeństwa, stwierdza, że ich ujawnienie jest niezbędne do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa, oraz że korzyści z ich ujawnienia przeważają nad wewnętrznymi i międzynarodowymi negatywnymi skutkami, które takie ujawnienie może spowodować dla dostępności danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa w przyszłości.

Uwaga 1. – Przy podejmowaniu decyzji, właściwy organ bierze pod uwagę zgodę źródła danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa.

Uwaga 2. – W zależności od okoliczności mogą zostać wyznaczone różne właściwe organy. Właściwymi organami mogą być, między innymi, organy sądowe lub organy wyznaczone zgodnie z prawem krajowym, a którym powierzono obowiązki w zakresie lotnictwa.

4. Upublicznianie

4.1 Państwa, w których obowiązuje prawo dostępu do informacji publicznej, w kontekście wniosków o upublicznienie informacji, ustanawiają wyjątki od upubliczniania w celu zapewnienia ciągłej poufności dobrowolnie przekazanych danych bezpieczeństwa i informacji bezpieczeństwa.

Uwaga. – Przepisy, regulacje i zasady powszechnie określane jako prawo do informacji (wolność informacji, dostępne publicznie rejestry lub przepisy określające jawność dokumentów rządowych i zasady ich udostępniania obywatelom) umożliwiają publiczny dostęp do informacji będących w posiadaniu Państwa.

4.2 W przypadku ujawnienia informacji zgodnie z sekcją 3, Państwa zapewniają, że:

- a) upublicznianie danych osobowych zawartych w danych bezpieczeństwa lub informacjach bezpieczeństwa jest zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi prywatności; lub
- b) upublicznienie danych bezpieczeństwa lub informacji bezpieczeństwa jest dokonywane w formie zanonimizowanej, streszczonej lub zagregowanej.

5. Odpowiedzialność administratora danych za dane oraz informacje bezpieczeństwa

Państwa zapewniają, aby każdy system SDCPS posiadał wyznaczonego administratora danych, który stosuje zasady ochrony danych bezpieczeństwa oraz informacji bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi przepisami niniejszego dodatku.

Uwaga. – „Administrator danych” może odnosić się do osoby fizycznej lub organizacji.

6. Ochrona zarejestrowanych danych

Uwaga 1. – Nagrania z miejsca pracy wymagane przepisami prawa krajowego, na przykład zapisy rejestratorów rozmów w kabinie pilotów (CVR) lub nagrania łączności w tle oraz otoczenie dźwiękowe na stanowiskach pracy kontrolera ruchu lotniczego mogą być postrzegane jako naruszenie prywatności personelu operacyjnego, na które inne zawody nie są narażone.

Uwaga 2. – Przepisy dotyczące ochrony zapisów rejestratora lotu i nagrań z organów kontroli ruchu lotniczego podczas badań, które wszczęto zgodnie z Załącznikiem 13, są w nim zawarte. Przepisy dotyczące ochrony zapisów rejestratora lotu podczas normalnej pracy znajdują się w Załączniku 6.

6.1 Państwa, poprzez krajowe ustawy i przepisy wykonawcze, zapewniają szczególne środki ochrony dotyczące poufności i upubliczniania nagrań z miejsca pracy.

6.2 Państwa, poprzez krajowe ustawy i przepisy wykonawcze, traktują nagrania z miejsca pracy wymagane ich krajowymi ustawami i przepisami wykonawczymi, jako uprzywilejowane dane chronione, podlegające zasadom ochrony i stosowania wyjątków przewidzianym w niniejszym dodatku.