

Warszawa, dnia 7 listopada 2014 r.

Poz. 77

**OBWIESZCZENIE Nr 17
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 listopada 2014 r.

**w sprawie w sprostowania błędu i ogłoszenia sprostowanego tekstu Załącznika 19 do Konwencji
o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

1. Na podstawie art. 17 ust. 1, 2 i 4 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 232, poz. 1378) w załączniku do obwieszczenia Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 28) prostuje się następujące błędy:

- 1) w nagłówku na stronie 5 zamiast wyrazów „Załącznik 8 – Zdarność do lotu statków powietrznych” powinny być wyrazy „Załącznik 19 – Zarządzanie Bezpieczeństwem”;
- 2) w nagłówku na stronie 6 zamiast wyrazów „Załącznik 19 – Zdarność do lotu statków powietrznych” powinny być wyrazy „Załącznik 19 – Zarządzanie Bezpieczeństwem”.

2. Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 oraz art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia sprostowany tekst Załącznika 19 – „Zarządzanie bezpieczeństwem” (wyd. pierwsze) – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.¹⁾), przyjęty przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
p.o. Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski

¹⁾Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Załącznik do obwieszczenia Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 7 listopada 2014 r.



Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania

Załącznik 19
do Konwencji
o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Zarządzanie Bezpieczeństwem

Niniejsze pierwsze wydanie Załącznika 19 zostało przyjęte przez Radę w dniu 25 lutego 2013 r. i staje się obowiązującym od dnia 14 listopada 2013 r.

Informacje na temat stosowania Międzynarodowych Norm i Zaleconych Metod Postępowania można znaleźć w Rozdziale 2 oraz w Przedmowie.

Wydanie Pierwsze
Lipiec 2013 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowane oddzielnie w wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez
ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

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

Wydanie pierwsze 2013 r.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem

© ICAO 2013

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.

POPRAWKI

Wydanie zmian jest anonsowane w „*Supplement to the Catalogue of ICAO Publications*”; Katalog i jego dodatki dostępne są stronie internetowej ICAO www.icao.int. Poniżej przygotowano miejsca do zarejestrowania wprowadzonych zmian.

REJESTR POPRAWEK I BŁĘDÓW DRUKARSKICH

POPRAWKI			
Nr	Data stosowania	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez

ERRATA			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
Skróty	(vii)
Publikacje	(viii)
SŁOWO WSTĘPNE	(ix)
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 Nadzór Państwa nad bezpieczeństwem	3-2
ROZDZIAŁ 4. System zarządzania bezpieczeństwem	4-1
4.1 Informacje ogólne	4-1
4.2 Lotnictwo ogólne – operacje międzynarodowe - samoloty	4-2
ROZDZIAŁ 5. Zbieranie danych dotyczących bezpieczeństwa, ich analiza i wymiana	5-1
5.1 Zbieranie danych dotyczących bezpieczeństwa	5-1
5.2 Analiza danych dotyczących bezpieczeństwa	5-1
5.3 Ochrona danych dotyczących bezpieczeństwa	5-2
5.4 Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa	5-2
DODATEK 1. Krajowy system nadzoru nad bezpieczeństwem	APP 1-1
1. Podstawowa legislacja lotnicza	APP 1-1
2. Szczególne przepisy operacyjne	APP 1-1
3. System i funkcje Państwa	APP 1-1
4. Kwalifikowany personel techniczny	APP 1-2
5. Wytyczne techniczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego	APP 1-2
6. Obowiązek licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i/lub zatwierdzania	APP 1-2
7. Obowiązek prowadzenia nadzoru	APP 1-2
8. Rozwiązywanie problemów związanych z bezpieczeństwem	APP 1-3
DODATEK 2. Struktura systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	APP 2-1
1. Polityka bezpieczeństwa i jej cele	APP 2-1
2. Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa	APP 2-3
3. Zapewnianie bezpieczeństwa	APP 2-3
4. Promowanie bezpieczeństwa	APP 2-4

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Spis treści***Strona***ZAŁĄCZNIK A. Struktura Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym - KPBwLC****ATT A-1**

- | | |
|---|---------|
| 1. Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa | ATT A-1 |
| 2. Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa przez Państwo | ATT A-2 |
| 3. Zapewnienie bezpieczeństwa przez Państwo | ATT A-2 |
| 4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo | ATT A-3 |

ZAŁĄCZNIK B. Wytyczne prawne dotyczące ochrony informacji pozyskanych z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa**ATT B-1**

- | | |
|--|---------|
| 1. Wprowadzenie | ATT B-1 |
| 2. Zasady ogólne | ATT B-2 |
| 3. Zasady ochrony | ATT B-2 |
| 4. Zasady stosowania wyjątków | ATT B-2 |
| 5. Upublicznianie | ATT B-2 |
| 6. Odpowiedzialność osoby chroniącej informacje dotyczące bezpieczeństwa | ATT B-3 |
| 7. Ochrona zarejestrowanych informacji | ATT B-3 |
-

*Skróty**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem***SKRÓTY***(zastosowane w tym Załączniku)*

ADREP	System przekazywania danych o wypadkach i incydentach (<i>Accident/incident data reporting</i>)
AIS	Służby informacji lotniczej (<i>Aeronautical information services</i>)
ATS	Służby ruchu lotniczego (<i>Air traffic services</i>)
CNS	Łączność, nawigacja i nadzór (<i>Communications, navigation and surveillance</i>)
CVR	Rejestrator dźwięku w kabinie załogi (<i>Cockpit voice recorder</i>)
MET	Służby meteorologiczne (<i>Meteorological services</i>)
PANS	Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (<i>Procedures for Air Navigation Services</i>)
SAR	Poszukiwanie i ratownictwo (<i>Search and rescue</i>)
SARPs	Normy i Zalecane Metody Postępowania (<i>Standards and Recommended Practices</i>)
SDCPS	Systemy zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (<i>Safety data collection and processing systems</i>)
SMM	Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (<i>Safety management manual</i>)
SMP	Panel Zarządzania Bezpieczeństwem (<i>Safety management panel</i>)
SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem (<i>Safety management system</i>)
KPBwLC	Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (<i>State safety programme</i>)

PUBLIKACJE*(o których mowa w tym Załączniku)*

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Doc 7300)

Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Załącznik 1 — *Licencjonowanie personelu*

Załącznik 6 — *Eksplatacja 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 lotniczych*

Załącznik 14 — *Lotniska*

 Tom I — *Projektowanie i eksploatacja lotnisk*

Procedury Służb Żeglugi Powietrznej

ABC — ICAO Skróty i kody (Doc 8400)

ATM — Zarządzanie ruchem lotniczym (Doc 4444)

Podręczniki¹

Podręcznik Zdatności do Lotu (Doc 9760)

Podręcznik Cywilnej Medycyny Lotniczej (Doc 8984)

Podręcznik Procedur dla Stworzenia i Zarządzania Państwowym Systemem Licencjonowania Personelu (Doc 9379)

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

Podręcznik certyfikacji lotnisk (Doc 9774)

Podręcznik Zatwierdzania Organizacji Szkolenia (Doc 9841)

Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859)

Podręcznik Sprawowania Nadzoru nad Bezpieczeństwem (Doc 9734)

Część A — Utworzenie i zarządzanie krajowym systemem nadzoru nad bezpieczeństwem

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

SŁOWO WSTĘPNE

Tło historyczne

Postanowienia niniejszego Załącznika zostały opracowane w odpowiedzi na rekomendację Konferencji Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego dotyczącej Światowej Strategii Bezpieczeństwa Lotniczego (Montreal, 20 do 22 marca 2006 r.) (DGCA/06) i Konferencji (wysokiego szczebla) Bezpieczeństwa (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 odpowiednie, 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 dotyczącym bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Biorąc pod uwagę złożoność światowego systemu transportu powietrznego i powiązanych z tym czynności lotniczych koniecznych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych, niniejszy Załącznik wspiera stały 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 to złożoność systemu transportu lotniczego jak i dojrzałość systemów nadzorowania bezpieczeństwa lotniczego w Państwie.

Niniejszy Załącznik konsoliduje materiały dotyczące KPBwLC i Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) zawarte w już istniejących Załącznikach oraz powiązane elementy - włącznie ze zbieraniem i wykorzystaniem danych o bezpieczeństwie oraz działaniami Państwa związanymi z nadzorem nad bezpieczeństwem. 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 właściwe ewoluowanie wymagań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem.

Pewne funkcje Państwa związane z zarządzaniem bezpieczeństwem, a wymagane przez Załącznik 19, mogą być w imieniu Państwa przekazane regionalnym organizacjom nadzoru nad bezpieczeństwem lub regionalnym organizacjom badania wypadków i incydentów lotniczych.

Niniejszy Załącznik zawierający Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) dotyczące odpowiedzialności i procesów wynikających z zarządzania bezpieczeństwem przez Państwa, został najpierw przyjęty przez Radę 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.).

Tabela A przedstawia pochodzenie kolejnych zmian wraz z listą zasadniczych tematów oraz datą przyjęcia Załącznika przez Radę oraz datami zmian, ich wejścia w życie i obowiązywania.

Działania Umawiających się Państw

Zawiadomienie o różnicach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na zobowiązanie nałożone przez Artykuł 38 Konwencji, który wymaga od Umawiających się Państw zawiadamiania Organizacji (ICAO) o wszelkich różnicach pomiędzy ich krajowymi przepisami i praktykami a Międzynarodowymi Normami zawartymi w tym Załączniku i wszelkich uzupełnieniach do niego. Umawiające się Państwa są proszone o zapewnienie bieżącej informacji o wszelkich różnicach od Zaleconych Metod Postępowania zawartych w niniejszym Załączniku, i wszelkich do nich zmianach, jeżeli notyfikacja 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

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Przedmowa**

różnic. Konkretna prośba o udzielenie informacji o różnicach kierowana będzie do Umawiających się Państw natychmiast po przyjęciu każdej kolejnej poprawki do niniejszego Załącznika.

Zwraca się uwagę Państw na postanowienia zawarte w Załączniku 15 związane z opublikowaniem w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) różnic pomiędzy ich krajowymi przepisami i praktykami a odnośnymi Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania ICAO, które stanowią dodatek do obowiązków Państw wynikających z Artykułu 38 Konwencji.

Upowszechnianie informacji. Wprowadzenie lub wycofanie i zmiany do zaplecza, służb i procedur mających wpływ na operacje statków powietrznych świadczone zgodnie z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania wyszczególnionymi w niniejszym Załączniku muszą być notyfikowane i wchodzić w życie, zgodnie z postanowieniami Załącznika 15.

Status części składowych Załącznika

Załącznik zawiera niżej podane części składowe, z tym że nie wszystkie muszą zawsze znajdować się w każdym Załączniku; ich status jest odpowiednio oznaczony.

1. – Materiał stanowiący właściwy Załącznik

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

Norma: Każda specyfikacja dotycząca charakterystyki fizycznej, konfiguracji, sprzętu, osiągnięć, personelu lub procedury, której jednakowe stosowanie jest uznane za potrzebne dla bezpieczeństwa i regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i której Umawiające się Państwa będą przestrzegały zgodnie z Konwencją; w przypadku, gdyby spełnienie nie było możliwe, obowiązkowe jest zawiadomienie Rady, zgodnie z Artykułem 38.

Zalecona Metoda Postępowania: Każda specyfikacja dotycząca charakterystyki fizycznej, konfiguracji, sprzętu, osiągnięć, personelu lub procedury, której jednakowe stosowanie jest uznane za pożądane dla bezpieczeństwa i regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz jej ekonomicznej efektywności, i której Umawiające się Państwa będą przestrzegały, 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 statusu niezależnego, 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.

Należy zwrócić uwagę, że niektóre Normy w niniejszym Załączniku poprzez odniesienie obejmują inne specyfikacje mające status Zalecanych Metod Postępowania. W takich przypadkach tekst Zalecanej Metody Postępowania staje się Normą.

2. – Materiał zatwierdzony przez Radę do publikacji wraz z Normami i Zaleconymi Metodami Postępowania

- a) *Przedmowy* zawierające materiał historyczny i wyjaśniający, oparty na działaniu Rady i obejmujący wyjaśnienie zobowiązań Państw w odniesieniu do stosowania Norm i Zalecanych Metod Postępowania wynikających z Konwencji i Postanowienia o Przyjęciu (*Resolution of Adoption*).

Przedmowa**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**

- b) *Wstępy* zawierające materiał wyjaśniający wprowadzany na początku poszczególnych Części, rozdziałów i sekcji Załącznika dla ułatwienia zrozumienia zakresu stosowania tekstu.
- c) *Uwagi* zawarte w tekście, gdzie to jest właściwe, zawierające informacje rzeczowe albo odniesienia kierujące do odpowiednich Norm i Zaleconych Metod Postępowania, ale niestanowiące części Norm i Zaleconych Metod Postępowania.
- d) *Załączniki* zawierające materiał, stanowiący uzupełnienie Norm i Zaleconych Metod Postępowania, albo włączony jako wytyczne na temat ich stosowania.

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 czcionką typu Roman, niepogrubioną; *Zalecone Metody Postępowania* drukowane są czcionką pochyloną (kursywą) niepogrubioną; ich status jest wskazywany przez poprzedzenie wyrazem **Zalecenie (Recommendation)**; *Uwagi (Notes)* są drukowane czcionką pochyloną (kursywą) niepogrubioną; status jest podawany przez poprzedzenie wyrazem „*Uwaga*”.

Przy pisaniu specyfikacji przyjęto następującą praktykę edytorską: dla Norm (*Standards*) stosowany jest wyraz „musi” (shall), zaś dla Zaleconej 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. Poprawki do Załącznika 19

Poprawka (Poprawki)	Źródło (Źródła)	Temat(y)	Przyjęta Weszła w życie Ma zastosowanie
Wydanie 1	Sekretariat; pierwsze specjalne spotkanie Zespołu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMP/SM/1)	—	23 lutego 2013 r. 15 lipca 2013 r. 14 listopada 2013 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE PRAKTYKI

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Poniższe terminy zastosowane w niniejszych Normach i Zaleconych 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 wykonania 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 następnym:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z dowolną częścią statku powietrznego, włączając części, które oddzieliły się 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 członków 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 niemożliwy.

Uwaga 1. – Jedyne w celu zachowania jednolitości danych statystycznych uraz powodujący śmierć w ciągu 30 dni od zaistnienia wypadku jest klasyfikowany przez ICAO jako uraz śmiertelny.

Uwaga 2. – Statek powietrzny uważa się za zaginiony, jeśli nie zlokalizowano jego wraku, a oficjalne poszukiwania zostały zakończone.

Uwaga 3. – Bezzałogowe aparaty powietrzne, których wypadki podlegają badaniu są omówione w punkcie 5.1 Załącznika 13.

Uwaga 4. – Wskazówki do określania uszkodzeń statków powietrznych można znaleźć w Załączniku F do Załącznika 13.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Rozdział I**

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, 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 na powierzchnię ziemi.

Śmigłowiec (Helicopter) – Statek powietrzny cięższy od powietrza, uzyskujący siłę nośną w locie przede wszystkim na skutek sił aerodynamicznych, występujących na jego wirniku lub wirnikach, napędzanych i obracających się na zasadniczo pionowych osiach.

Uwaga. – Niektóre Państwa stosują nazwę „śmigłowiec” jako alternatywę dla „helikoptera”.

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

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 pomocniczy opracowany przez przemysł dla konkretnego sektora lotniczego, ułatwiający uzyskanie zgodności z wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zawartymi w Normach i Zaleconych Metodach Postępowania, z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa w lotnictwie i najlepszymi praktykami uznanymi za odpowiednie.

Uwaga. – Niektóre Państwa akceptują i odwołują się do branżowego kodeksu praktyk przy opracowywaniu przepisów pozwalających na spełnienie wymagań Załącznika 19 i udostępniają swoje źródła oraz sposób ich pozyskania dla branżowego kodeksu praktyk.

Personel operacyjny (Operational personnel) – Personel zaangażowany w czynności lotnicze, który może zgłosić informację dotyczącą 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 związane z różnymi rodzajami działalności lotniczej, związanymi lub stanowiącymi bezpośrednie wsparcie operacji statku powietrznego są obniżone do akceptowalnego poziomu i kontrolowane.

System Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety management system – SMS) – Systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne: strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności, politykę oraz procedury.

Poziom Bezpieczeństwa (Safety performance) – Osiągnięty przez Państwo lub podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym Poziom Bezpieczeństwa, zdefiniowany poprzez wartości Docelowego Poziomu Bezpieczeństwa i Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa.

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

Docelowy Poziom Bezpieczeństwa (Safety performance target) – Planowane lub zamierzone, w danym przedziale czasowym, wartości docelowe dla Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa.

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

Poważny uraz (Serious injury) – Uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, który:

- a) wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, której początek następuje w ciągu siedmiu dni od dnia zaistnienia urazu; lub
- b) spowodował złamanie jakiegokolwiek kości (wyluczając drobne złamania kości palców u rąk i nóg lub nosa); lub

Rozdział 1**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**

- c) obejmuje rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
- d) obejmuje uszkodzenia jakiegokolwiek organu wewnętrznego; lub
- e) obejmuje oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub jakiegokolwiek oparzenia obejmującego 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 Producenta (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 siedziby, to miejsce stałego zamieszkania operatora.

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

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

Normy i Zalecone Metody Postępowania zawarte w niniejszym Załączniku będą miały zastosowanie do funkcji zarządzania bezpieczeństwem związanych z lub stanowiącymi bezpośrednie wsparcie bezpiecznych operacji statku powietrznego.

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

Uwaga 2. – Postanowienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem dla wymienionych podmiotów prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym zawarte są w Rozdziale 4 i dotyczą systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Uzupełniająca postanowienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem, szczególnie dla pojedynczych podmiotów prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym zawarte są w innych Załącznikach, jak podano w odniesieniach w niniejszym Załączniku.

ROZDZIAŁ 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA ZA ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM

Uwaga 1. – Niniejszy rozdział omawia obowiązki Państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem poprzez zgodność z SARPs, sposoby prowadzenia własnych działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem i nadzór nad SMS - wdrożonymi zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika.

Uwaga 2. – Postanowienia dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem w obszarze konkretnych rodzajów działalności lotniczej omówione są w stosownych Załącznikach.

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

3.1 Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC)

3.1.1. Każde Państwo ustanawia Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) do zarządzania bezpieczeństwem w Państwie, w celu uzyskania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. KPBwLC składać się będzie z następujących elementów:

- a) Polityki i celów Państwa w zakresie bezpieczeństwa;
- b) Zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa przez Państwo;
- c) Zapewnienia bezpieczeństwa przez Państwo;
- d) Promowania bezpieczeństwa przez Państwo.

Uwaga 1. – KPBwLC stworzony przez Państwo jest współmierny do wielkości i złożoności działalności lotniczej prowadzonej w danym Państwie.

Uwaga 2. – Schemat wdrożenia i utrzymania KPBwLC można znaleźć w Dodatku A, natomiast wytyczne dotyczące Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym można znaleźć w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.1.2. Akceptowalny Poziom Bezpieczeństwa (ALoSP) jaki należy osiągnąć będzie określony przez Państwo.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące zdefiniowania Akceptowalnego Poziomu Bezpieczeństwa (ALoSP) zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.1.3. Każde Państwo będzie wymagać, jako części KPBwLC, wdrożenia SMS od następujących podmiotów prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym w obszarze jego jurysdykcji:

- a) zatwierdzonych organizacji szkolenia, zgodnie z Załącznikiem 1 ICAO, które narażone są na ryzyka dotyczące bezpieczeństwa powiązane z operacjami statków powietrznych podczas prowadzenia swojej działalności w lotnictwie cywilnym;
- b) operatorów samolotów lub śmigłowców, upoważnionych do wykonywania międzynarodowego zarobkowego transportu lotniczego, zgodnie z Załącznikiem 6, odpowiednio Część I lub Część III, Sekcja II;

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

- c) zatwierdzonych organizacji obsługowych świadczących usługi dla operatorów samolotów lub śmigłowców, wykonujących międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy, zgodnie z Załącznikiem 6, odpowiednio Część I lub Część III, Sekcja II;
- d) organizacji odpowiedzialnych za projekt typu lub produkcję statku powietrznego, zgodnie z Załącznikiem 8;
- e) instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego (ATS), zgodnie z Załącznikiem 11; i

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Rozdział 3**

Uwaga. – Zapewnianie służb AIS, CNS, MET i/lub SAR, jeżeli ma miejsce pod nadzorem instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, objęte jest zakresem SMS instytucji zapewniającej służby ATS. Jeżeli służby AIS, CNS, MET i/lub SAR zapewniane są w całości lub w części przez inny organ niż instytucja zapewniająca służby ATS, to odnośne służby znajdujące się pod nadzorem instytucji zapewniającej służby ATS lub te aspekty służb, które mają bezpośrednie skutki operacyjne, objęte są zakresem SMS instytucji zapewniającej służby ATS.

f) zarządzających lotniskami certyfikowanymi, zgodnie z Załącznikiem 14.

3.1.4. Jako części swojego KPBwLC, każde Państwo wymagać będzie wdrożenia SMS przez międzynarodowych operatorów lotnictwa ogólnego użytkujących duże lub turboodrzutowe samoloty, zgodnie z Załącznikiem 6, Część II, Sekcja 3.

Uwaga. – W rozumieniu niniejszego Załącznika operatorzy lotnictwa ogólnego prowadzący operacje międzynarodowe nie są podmiotami prowadzącymi działalność w lotnictwie cywilnym.

3.2 Nadzór Państwa nad bezpieczeństwem

Każde Państwo stworzy i wdroży system nadzoru nad bezpieczeństwem zgodnie z Dodatkiem 1.

ROZDZIAŁ 4. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

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

Uwaga 2. – Pojęcie „podmioty prowadzące działalność w lotnictwie cywilnym” odnosi się do organizacji wymienionych w Rozdziale 3, 3.1.3.

4.1 Informacje ogólne

4.1.1. Z zastrzeżeniem pkt 4.2, SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym będzie:

- a) opracowany zgodnie z elementami struktury podanymi w Dodatku 2; i
- b) współmierny z wielkością organizacji podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym i złożonością jego produktów lub usług.

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

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

Uwaga. – Jeżeli czynności obsługowe nie są wykonywane przez zatwierdzoną organizację obsługową zgodnie z Załącznikiem 6, Część I, 8.7, ale w oparciu o równoważny system, jak podano w Załączniku 6, Część I, 8.1.2, lub Część III, Sekcja II, 6.1.2, są one obejmowane zakresem SMS operatora.

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

4.1.5. SMS organizacji odpowiedzialnej za projekt typu, zgodnie z Załącznikiem 8, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo Projektu.

4.1.6. SMS organizacji odpowiedzialnej za produkcję statku powietrznego, zgodnie z Załącznikiem 8, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo Producenta.

4.1.7. SMS instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zgodnie z Załącznikiem 11, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo przynależności instytucji zapewniającej służby.

Uwaga. – Zapewnianie służb AIS, CNS, MET i/lub SAR, jeżeli są pod nadzorem instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, objęte jest zakresem SMS instytucji zapewniającej służby ATS. Jeżeli służba AIS, CNS, MET i/lub SAR zapewniane są w całości lub w części przez inny organ niż instytucja zapewniająca służby ATS, to odnośne służby znajdujące się pod nadzorem instytucji zapewniającej służby ATS, lub te aspekty służb, które mają bezpośrednie skutki operacyjne, objęte są zakresem SMS instytucji zapewniającej służby ATS.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Rozdział 4**

4.1.8. SMS operatora certyfikowanego lotniska, zgodnie z Załącznikiem 14, zostanie przedłożony do akceptacji przez Państwo odpowiedzialne za certyfikację lotniska.

4.2 Lotnictwo ogólne – operacje międzynarodowe - samoloty

Uwaga. – Wytyczne dotyczące wdrożenia SMS przez lotnictwo ogólne zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

4.2.1. SMS operatora lotnictwa ogólnego, prowadzący operacje międzynarodowe, użytkującego duże lub turboodrzutowe samoloty, zgodnie z Załącznikiem 6, Część II, Sekcja 3, będzie współmierny do wielkości i złożoności jego operacji.

4.2.2. **Rekomendacja** – SMS, jako minimum, będzie zawierał:

- a) *proces identyfikowania faktycznych i potencjalnych zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa i oceny powiązanych z nimi ryzyk;*
- b) *proces do przygotowania i wdrożenia działań zaradczych niezbędnych do utrzymania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa; i*
- c) *przepisy dotyczące ciągłego monitorowania i bieżącej oceny odpowiedniości i skuteczności działań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem.*

ROZDZIAŁ 5. ZBIERANIE DANYCH DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA, ICH ANALIZA I WYMIANA

Uwaga. – Celem niniejszych specyfikacji jest wsparcie czynności związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem poprzez zbieranie i analizę danych o bezpieczeństwie oraz szybką i bezpieczną wymianę informacji dotyczących bezpieczeństwa, jako część KPBwLC.

5.1 Zbieranie danych dotyczących bezpieczeństwa

Systemy raportowania

5.1.1 Każde Państwo ustanowi system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w celu ułatwienia zbierania informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa.

5.1.2 Każde Państwo ustanowi system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń w celu ułatwienia zbierania informacji o faktycznych lub potencjalnych niedociągnięciach w zakresie bezpieczeństwa niepodlegających systemowi obowiązkowego zgłaszania zdarzeń.

5.1.3 **Rekomendacja** – Pod warunkiem zachowania zasady podanej w pkt 5.3.1, władze państwowe odpowiedzialne za wdrożenie KPBwLC będą miały dostęp do odpowiednich informacji zawartych w systemie zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w pkt 5.1.1 i 5.1.2, w celu wsparcia wypełniania swoich obowiązków związanych z bezpieczeństwem.

Uwaga 1. – Władze państwowe odpowiedzialne za wdrożenie KPBwLC obejmują organy/instytucje badania wypadków.

Uwaga 2. – Zachęca się każde Państwo do stworzenia innych systemów zbierania i przetwarzania danych związanych z bezpieczeństwem w celu zbierania informacji dotyczących bezpieczeństwa, które nie znalazły się w systemach powiadamiania o zdarzeniach wymienionych w pkt 5.1.1 i 5.1.2 powyżej.

5.2 Analiza danych dotyczących bezpieczeństwa

5.2.1 Każde Państwo ustanowi i będzie utrzymywać bazę danych dotyczących bezpieczeństwa, co ułatwi skuteczną analizę pozyskanych informacji o faktycznych lub potencjalnych nieprawidłowościach związanych z bezpieczeństwem, włącznie z informacjami pochodzącymi z systemów zgłaszania zdarzeń, oraz w celu określenia wszelkich działań koniecznych do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.

Uwaga. – Pojęcie „baza danych dotyczących bezpieczeństwa” może odnosić się do pojedynczej lub wielu baz danych i może obejmować bazę danych o wypadkach i zdarzeniach. Postanowienia dotyczące bazy danych o wypadkach i zdarzeniach zawarte są w Załączniku 13 - Badanie wypadków i incydentów lotniczych. Dodatkowe wytyczne dotyczące bazy danych o bezpieczeństwie zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

5.2.2 **Rekomendacja** – Każde Państwo w następstwie zidentyfikowania nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa sformułuje konieczne działania zapobiegawcze, wdroży te działania i ustanowi proces monitorowania wdrożenia i skuteczności reagowania.

Uwaga. – Dodatkowe informacje w sprawie podstawy działań zapobiegawczych mogą być zawarte w raportach końcowych dotyczących badania wypadków i zdarzeń lotniczych.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Rozdział 5**

5.2.3 **Rekomendacja** – Systemy baz danych, w celu ułatwienia ich wymiany, będą korzystać ze standardowych formatów.

Uwaga. – Zachęca się każde Państwo do korzystania z systemu zgodnego z ADREP.

5.3 Ochrona danych dotyczących bezpieczeństwa

Uwaga. – Dodatek B zawiera wskazówki prawne dotyczące ochrony informacji pozyskanych z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa.

5.3.1 System dobrowolnego zgłaszania zdarzeń jest bezsankcyjny i jednocześnie zapewnia ochronę źródła informacji.

Uwaga 1. – Środowisko oparte na kulturze braku sankcji stanowi fundament dobrowolnego zgłaszania.

Uwaga 2. – Zachęca się każde Państwo do ułatwienia i promowania dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze poprzez dostosowanie swoich odpowiednich praw, przepisów i polityki zgodnie z potrzebami.

Uwaga 3. – Wytyczne dotyczące obowiązkowych i dobrowolnych systemów zgłaszania zdarzeń zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

5.3.2 **Rekomendacja** – Państwa nie powinny udostępniać ani korzystać z danych dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w pkt 5.1 i 5.2, w celach innych niż związane z bezpieczeństwem, chyba że odpowiednia władza w drodze wyjątku, zgodnie ze swoim krajowym prawem uzna, że pożytek z ich upowszechnienia lub użycia w danym momencie przewyższa niekorzystny skutek, jaki takie działanie może mieć na bezpieczeństwo lotnicze.

5.4 Wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa

5.4.1 **Rekomendacja** – Jeżeli Państwo w trakcie analizy informacji zawartych w swojej bazie danych, zidentyfikuje zagadnienia związane z bezpieczeństwem, którymi mogą być zainteresowane inne Państwa, to Państwo przekaże im takie informacje, najszybciej jak to będzie możliwe.

5.4.2 **Rekomendacja** – Każde Państwo będzie promować utworzenie sieci pozwalającej na wymianę między użytkownikami systemu lotniczego informacji dotyczących bezpieczeństwa i ułatwiać wymianę informacji o faktycznych i potencjalnych nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa.

Uwaga. – Celem ułatwienia wymiany informacji konieczne są standardowe definicje, klasyfikacje i formaty. Materiał pomocniczy zawierający specyfikacje dla sieci wymiany takich informacji jest dostępny w ICAO.

DODATEK 1. KRAJOWY SYSTEM NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

(Patrz Rozdział 3, 3.2)

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

Uwaga 2. – Pojęcie „odnośne władze lub agencje” stosowane jest w znaczeniu rodzajowym, aby uwzględnić wszystkie władze odpowiedzialne za nadzór nad bezpieczeństwem, które mogą zostać w tym celu powołane przez Państwo, takie jak: Władze Lotnictwa Cywilnego, Władze Lotniskowe, Władze ATS, Komisja Badania Wypadków Lotniczych i Władze Meteorologiczne.

Uwaga 3. – Postanowienia szczególne dla nadzoru operatorów lotniczych, patrz Dodatek 5 do Załącznika 6, Część I, i Dodatek 1 do Załącznika 6, Część III.

Uwaga 4. – W kontekście niniejszego dodatku pojęcie „podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym” odnosi się do tych organizacji, które są wymienione w Rozdziale 3, 3.1.3.

1. Podstawowa legislacja lotnicza

- 1.1 Państwo ustanowi kompletne i skuteczne regulacje prawne w zakresie lotnictwa, odpowiednie do wielkości i złożoności działalności lotniczej występującej w Państwie i zgodne z wymaganiami zawartymi w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, które umożliwią Państwu regulację lotnictwa cywilnego i egzekwowanie przepisów przez właściwe władze lub agencje powołane w tym celu.
- 1.2 Prawo lotnicze musi zapewniać personelowi wykonującemu funkcje nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym dostęp do statków powietrznych, operacji, obiektów, pracowników i powiązanej dokumentacji podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.

2. Szczególne przepisy operacyjne

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

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

3. System i funkcje Państwa

3.1 Państwo powoła odpowiednie władze lub agencje, w zależności, co będzie miało zastosowanie i wesprze je wykwalifikowanym personelem w odpowiedniej liczbie i zapewni odpowiednie środki finansowe. W celu spełnienia swoich obowiązków dotyczących zarządzania bezpieczeństwem lotniczym każda odpowiednia władza lub agencja krajowa będzie miała wyznaczone zadania i cele związane z bezpieczeństwem lotniczym.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Dodatek 1**

3.2 **Rekomendacja** – Państwo powinno podjąć odpowiednie działania, takie jak ustalenie warunków wynagrodzenia i pracy, aby zapewnić pozyskanie i utrzymanie wykwalifikowanego personelu wykonującego czynności związane z nadzorem nad bezpieczeństwem lotniczym.

3.3 Państwo zapewni personelowi wykonującemu czynności związane z nadzorem nad bezpieczeństwem odpowiednie wytyczne w zakresie etyki, zachowania oraz unikania podczas wykonywania formalnych obowiązków sytuacji faktycznych konfliktów interesu lub jako takie postrzeganych.

3.4 **Rekomendacja** – Państwo powinno stosować metodologię określania wymagań, które muszą spełniać członkowie personelu odpowiedzialnego za wykonywanie czynności nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym, przy uwzględnieniu wielkości i złożoności działalności lotniczej w Państwie.

Uwaga. – Ponadto, Dodatek 5 do Załącznika 6, Część I i Dodatek 1 do Załącznika 6, Część III wymaga od Państwa Operatora zastosowania metodologii dla określenia swojego zapotrzebowania na personel inspekcyjny. Inspektorzy stanowią podgrupę personelu wykonującego czynności nadzoru nad bezpieczeństwem.

4. Kwalifikowany personel techniczny

4.1 Państwo określi minimalne kwalifikacje dla personelu technicznego wykonującego czynności nadzoru nad bezpieczeństwem i zapewni odpowiednie szkolenie wstępne i odświeżające w celu utrzymania na żądanym poziomie i rozszerzenia posiadanych przez nich kompetencji.

4.2 Państwo wdroży system do prowadzenia dokumentacji szkoleniowej.

5. Wytyczne techniczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego

5.1 Państwo zapewni personelowi technicznemu odpowiednie pomieszczenia, kompletne i aktualne pomocnicze materiały techniczne i procedury, informacje krytyczne dotyczące bezpieczeństwa lotniczego, narzędzia i wyposażenie oraz środki transportu, w zależności od potrzeb, aby umożliwić mu w sposób ujednolicony skuteczne i zgodne z ustalonymi procedurami wykonywanie czynności nadzoru nad bezpieczeństwem.

5.2 Państwo zapewnia organizacjom lotniczym materiały doradcze pomocne przy wdrażaniu poszczególnych przepisów.

6. Obowiązek licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i/lub zatwierdzania

Państwo wdroży udokumentowane procesy i procedury dla zapewnienia, że personel i organizacje prowadzące działalność lotniczą spełniają ustalone wymagania zanim zostaną dopuszczone do korzystania z przywilejów wynikających z licencji, certyfikatu, upoważnienia i/lub zatwierdzenia do prowadzenia odnośnej działalności lotniczej.

7. Obowiązek prowadzenia nadzoru

Państwo wdroży udokumentowane procesy nadzoru poprzez ciągłe określanie zakresu i planowanie inspekcji, audytów oraz monitorowanie działalności, aby w sposób proaktywny zapewnić spełnianie ustalonych wymagań przez posiadaczy lotniczych licencji, certyfikatów, upoważnień i/lub zatwierdzeń. Obejmuje to nadzór nad personelem wyznaczonym przez Władzę do wykonywania, w jej imieniu, czynności nadzoru nad bezpieczeństwem.

Dodatek 1**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem****8. Rozwiązywanie problemów związanych z bezpieczeństwem**

- 8.1 Państwo korzystać będzie z udokumentowanego procesu przy podejmowaniu odpowiednich działań naprawczych, aż do i włącznie z działaniami egzekwującymi, w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów związanych z bezpieczeństwem.
- 8.2 Państwo dopilnuje, aby zidentyfikowane problemy związane z bezpieczeństwem były terminowo rozwiązywane przy pomocy systemu pozwalającego na monitorowanie i rejestrację postępów, włączając w to działania mające na celu rozwiązywanie takich problemów, podejmowane przez podmioty prowadzące działalność w lotnictwie cywilnym.

DODATEK 2. STRUKTURA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)

(Patrz Rozdział 4, 4.1.1)

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące wdrożenia struktury SMS zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 2. – W kontekście niniejszego dodatku pojęcie „podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym” odnosi się do tych organizacji, które są wymienione w Rozdziale 3, 3.1.3.

Niniejszy dodatek określa schemat wdrożenia i zapewnienia funkcjonowania SMS. Schemat zawiera cztery komponenty i dwanaście elementów stanowiących minimalne wymagania związane z wdrożeniem SMS:

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

1. Polityka bezpieczeństwa i jej cele

1.1. Zaangażowanie i odpowiedzialność Kierownictwa

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym definiuje swoją politykę bezpieczeństwa zgodnie z międzynarodowymi i krajowymi wymaganiami. Polityka bezpieczeństwa będzie:

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Dodatek 2**

- a) odzwierciedlać zaangażowanie organizacji w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa;
- b) zawierać jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do wdrożenia polityki bezpieczeństwa;
- c) zawierać procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- d) jednoznacznie wskazywać, które rodzaje zachowań są nieakceptowane w odniesieniu do działalności lotniczej podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz określać sytuacje, w których nie będą miały zastosowania działania dyscyplinarne;
- e) podpisana przez dyrektora odpowiedzialnego (accountable executive) organizacji;
- f) upowszechniona, z wyraźnym wsparciem, w całej organizacji; i
- g) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.

1.2 Odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym:

- a) wyznacza dyrektora odpowiedzialnego, który niezależnie od innych pełnionych funkcji, ma w imieniu organizacji wyłączny obowiązek i odpowiedzialność za wdrożenie i utrzymanie SMS;
- b) wyraźnie określa zakresy odpowiedzialności za bezpieczeństwo w całej organizacji, włącznie z bezpośrednią odpowiedzialnością za bezpieczeństwo ponoszoną przez poszczególnych członków wyższego (senior) kierownictwa organizacji;
- c) określa odpowiedzialność wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych pełnionych funkcji oraz pracowników - za Poziom Bezpieczeństwa osiąganą w ramach SMS;
- d) dokumentuje i komunikuje całej organizacji zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia dotyczące bezpieczeństwa; i
- e) określa poziomy odpowiedzialności personelu zarządzającego, posiadającego uprawnienia do podejmowania decyzji w odniesieniu do poziomu tolerancji zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa.

1.3 Wyznaczenie personelu kluczowego dla systemu bezpieczeństwa

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym wyznacza pełnomocnika ds. zarządzania bezpieczeństwem (safety manager) odpowiedzialnego za wdrożenie i utrzymanie skutecznie działającego SMS.

1.4 Koordynacja planowania reagowania awaryjnego

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym zapewnia, w okresie prowadzenia swojej działalności czy też dostarczania swoich wyrobów, prawidłową koordynację z planami reagowania awaryjnego tych organizacji, z którymi współpracuje.

1.5 Dokumentacja SMS

1.5.1. Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym tworzy formalnie przez siebie zatwierdzony plan wdrożenia SMS, określający jego podejście do zarządzania bezpieczeństwem w sposób spełniający przyjęte przez ten podmiot cele bezpieczeństwa.

1.5.2. Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym tworzy i utrzymuje dokumentację SMS, która opisuje:

Dodatek 2**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**

- a) politykę bezpieczeństwa i jej cele;
- b) wymagania w odniesieniu do SMS;
- c) procesy i procedury SMS;
- d) zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia w obszarze procesów i procedur SMS; i
- e) wyniki działań podejmowanych w ramach funkcjonowania SMS.

1.5.3 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i będzie utrzymywać podręcznik SMS stanowiący część dokumentacji SMS.

2. Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa**2.1 Identyfikacja zagrożeń**

2.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i utrzymuje proces, który zapewni identyfikowanie zagrożeń występujących w związku z oferowanymi produktami lub usługami lotniczymi.

2.1.2 Identyfikacja zagrożeń opiera się na zebranych, z wykorzystaniem kombinacji metod reaktywnych, proaktywnych i przewidujących, danych dotyczących bezpieczeństwa.

2.2 Ocena i obniżanie poziomu ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający analizowanie, ocenę i kontrolę ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

3. Zapewnianie bezpieczeństwa**3.1 Mierzenie i monitorowanie Poziomu Bezpieczeństwa**

3.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje środki pozwalające na zweryfikowanie Poziomu Bezpieczeństwa w organizacji i sprawdzenie skuteczności kontroli ryzyk dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

3.1.2 Poziom Bezpieczeństwa podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym jest weryfikowany w odniesieniu do Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa i wartości Docelowego Poziomu Bezpieczeństwa (safety performance targets) wyznaczonych w ramach SMS.

3.2 Zarządzanie zmianą

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces identyfikowania zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze swoimi produktami lub usługami, oraz w celu identyfikacji i zarządzania tymi ryzykami, które mogą wynikać z powyższych zmian.

3.3 Ciągłe doskonalenie SMS

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Dodatek 2****4. Promowanie bezpieczeństwa****4.1 Szkolenie i kształcenie**

4.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje program szkolenia z zakresu bezpieczeństwa zapewniający, że jego personel jest przeszkolony i ma odpowiednie kompetencje do wykonywania swoich obowiązków związanych z SMS.

4.1.2 Zakres szkolenia z zagadnień dotyczących bezpieczeństwa będzie proporcjonalny do zaangażowania danej osoby w SMS.

4.2 Komunikacja dotycząca bezpieczeństwa

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje formalne narzędzia do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa, które:

- a) zapewniają, że personel jest w pełni świadomy istnienia SMS, na poziomie odpowiednim do zajmowanego stanowiska;
- b) przekazują krytyczne informacje dotyczące bezpieczeństwa;
- c) wyjaśniają dlaczego podejmowane są konkretne działania z zakresu bezpieczeństwa; i
- d) wyjaśniają dlaczego są wprowadzane lub zmieniane procedury bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK A. STRUKTURA KRAJOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM - KPBwLC

(Patrz Rozdział 4, 4.1.1)

Niniejszy załącznik omawia schemat wdrożenia i funkcjonowania KPBwLC w Państwie. KPBwLC jest systemem zarządzania pozwalającym na zarządzanie bezpieczeństwem przez Państwo. Schemat zawiera cztery komponenty, wymienione w Rozdziale 3, 3.1.1 niniejszego Załącznika ICAO i powiązane z nimi jedenaście elementów omówionych poniżej. Wdrożenie KPBwLC jest współmierne do wielkości i złożoności systemu lotniczego Państwa i wymusza koordynację/współpracę pomiędzy władzami odpowiedzialnymi za pojedyncze elementy funkcjonalne lotnictwa cywilnego w Państwie. Schemat KPBwLC przedstawiony w niniejszym załączniku i schemat SMS omówiony w Dodatku 2 muszą być traktowane jako wzajemnie uzupełniające się lecz wyraźnie różne schematy. Niniejszy załącznik zawiera również krótki opis każdego elementu schematu.

Uwaga 1. – W kontekście niniejszego załącznika pojęcie „podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym” odnosi się do tych organizacji, które są wymienione w Rozdziale 3, 3.1.3.

1. Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa
 - 1.1 Obowiązujące w Państwie przepisy dotyczące bezpieczeństwa
 - 1.2 Określenie, w ramach Państwa, odpowiedzialności za bezpieczeństwo
 - 1.3 Badanie wypadków i incydentów
 - 1.4 Polityka zapewniania przestrzegania przepisów
2. Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa przez Państwo
 - 2.1 Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym
 - 2.2 Uzgadnianie Poziomu Bezpieczeństwa podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym
3. Zapewnienie bezpieczeństwa przez Państwo
 - 3.1 Nadzór nad bezpieczeństwem
 - 3.2 Zbieranie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa
 - 3.3 Ukierunkowanie nadzoru, poprzez dane dotyczące bezpieczeństwa, na obszary wymagające szczególnej uwagi i o największych potrzebach
4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo
 - 4.1 Szkolenia wewnętrzne, komunikacja i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa
 - 4.2 Szkolenia zewnętrzne, komunikacja i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa.

1. Polityka i cele Państwa w zakresie bezpieczeństwa

1.1 Obowiązujące w Państwie przepisy dotyczące bezpieczeństwa

Państwo ogłosiło przepisy ramowe oraz szczegółowe wymagania, zgodne ze standardami międzynarodowymi i krajowymi, określające sposób zarządzania bezpieczeństwem przez Państwo. Obejmuje to udział krajowych instytucji lotniczych w konkretnych działaniach związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w Państwie oraz określenie ról, odpowiedzialności i powiązań pomiędzy tymi instytucjami. Aby zapewnić, że ogólne podstawy prawne oraz konkretne regulacje będą nadal aktualne i odpowiednie, poddawane są one okresowym przeglądom.

1.2 Określenie, w ramach Państwa, odpowiedzialności za bezpieczeństwo

Państwo zidentyfikowało, zdefiniowało i udokumentowało wymagania, obowiązki i zakresy odpowiedzialności dotyczące stworzenia i utrzymania KPBwLC. Obejmuje to dyrektywy związane z planowaniem, organizacją, stworzeniem, utrzymaniem, kontrolą i ciągłym usprawnianiem KPBwLC w sposób spełniający krajowe założenia dotyczące bezpieczeństwa. Uwzględni to również deklarację w sprawie przeznaczenia zasobów koniecznych do wdrażania KPBwLC.

1.3 Badanie wypadków i incydentów

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Załącznik A**

Państwo stworzyło niezależny proces badania wypadków i incydentów, którego wyłącznym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie przypisywanie winy lub odpowiedzialności. Takie badania stanowią wsparcie krajowego systemu zarządzania bezpieczeństwem. W czasie funkcjonowania KPBwLC Państwo utrzymuje niezależność instytucji badającej wypadki i incydenty od innych krajowych instytucji lotniczych.

1.4 Polityka zapewniania przestrzegania przepisów

Państwo ogłosiło politykę zapewniania przestrzegania przepisów określając warunki i okoliczności, w których podmiotem prowadzącym działalność w lotnictwie cywilnym, w ramach SMS danego podmiotu i za aprobatą właściwej władzy Państwowej, zezwala się na prowadzenie wewnętrznego postępowania przy zdarzeniach związanych z niektórymi naruszeniami. Polityka ta określa również warunki i okoliczności, w jakich naruszenia podlegają określonej procedurze egzekucyjnej.

2. Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa przez Państwo**2.1 Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym**

Państwo ustanowiło zasady określające, jak podmioty prowadzące działalność w lotnictwie cywilnym będą identyfikować zagrożenia i zarządzać ryzykami dotyczącymi bezpieczeństwa. Obejmuje to wymagania, szczegółowe przepisy operacyjne i politykę wdrażania SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym. Wymagania, szczegółowe przepisy operacyjne i polityka wdrażania podlegają okresowym przeglądom, aby pozostały aktualne i odpowiednie dla podmiotów prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym.

2.2 Uzgodnianie Poziomu Bezpieczeństwa podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym

Państwo uzgodniło z poszczególnymi podmiotami prowadzącymi działalność w lotnictwie cywilnym ich SMS. Aby zapewnić, że uzgodnione Poziome Bezpieczeństwo SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym będą nadal aktualne i odpowiednie, poddawane są one okresowym przeglądom.

3. Zapewnienie bezpieczeństwa przez Państwo**3.1 Nadzór nad bezpieczeństwem**

Państwo ustanowiło skutecznie działające mechanizmy zapewniające monitorowanie ośmiu elementów krytycznych funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem. Państwo ustanowiło również mechanizmy zapewniające, że identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem przez podmioty prowadzące działalność w lotnictwie cywilnym jest zgodne z ustalonymi zasadami (wymaganiami, szczegółowymi przepisami operacyjnymi i polityką ich wdrażania). Mechanizmy te obejmują inspekcje, audyty i ankiety mające zapewnić, że zasady kontroli ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa są właściwie wdrożone do SMS podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym, i że stosowane są tak jak to przewidziano, a ustanowione zasady wywierają założony wpływ na bezpieczeństwo.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące wdrożenia tego elementu zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

3.2 Zbieranie, analizowanie i wymiana danych dotyczących bezpieczeństwa

Państwo ustanowiło mechanizmy pozwalające na zbieranie i przechowywanie danych o zagrożeniach i ryzykach, zarówno na poziomie indywidualnym, jak i w formie ogólnej, na poziomie krajowym. Państwo ustanowiło również mechanizmy opracowywania informacji na podstawie zebranych danych i aktywnej wymiany tych informacji z podmiotami prowadzącymi działalność w lotnictwie cywilnym i/lub innymi Państwami, w zależności od tego, co będzie miało zastosowanie.

3.3 Ukierunkowanie nadzoru, poprzez dane dotyczące bezpieczeństwa, na obszary wymagające szczególnej uwagi i o największych potrzebach

Państwo ustanowiło procedury i priorytety inspekcji, audytów i ankiet w obszarach wymagających największej uwagi i o zwiększonych potrzebach związanych z bezpieczeństwem, zidentyfikowanych podczas analizy danych na temat zagrożeń, ich konsekwencjach operacyjnych i oszacowanych w ten sposób ryzykach dotyczących bezpieczeństwa.

*Załącznik A**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem***4. Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo****4.1 Szkolenia wewnętrzne, komunikacja i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa**

Państwo zapewnia szkolenia, działania wspierające i utrzymuje dwustronną wymianę informacji, istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, wspierającą w instytucjach lotniczych Państwa budowę kultury organizacyjnej sprzyjającej efektywnemu i skutecznemu KPBwLC.

4.2 Szkolenia zewnętrzne, komunikacja i upowszechnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa

Państwo zapewnia edukację, promuje działania uświadamiające o ryzykach dotyczących bezpieczeństwa i dwustronną wymianę informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, wspierającą wśród podmiotów prowadzących działalność w lotnictwie cywilnym budowę kultury organizacyjnej sprzyjającej wydajnemu i skutecznie działającemu SMS.

ZAŁĄCZNIK B. WYTYCZNE PRAWNE DOTYCZĄCE OCHRONY INFORMACJI POZYSKANYCH Z SYSTEMÓW ZBIERANIA I PRZETWARZANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA

(Patrz Rozdział 5,5.3)

1. Wprowadzenie

1.1 Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem jest niezbędna dla zapewnienia ich nieprzerwanej dostępności, gdyż ich wykorzystanie w celach innych niż związane z bezpieczeństwem może utrudnić ich dostępność w przyszłości, co miałoby niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo. Fakt ten został uznany podczas 35. Sesji Zgromadzenia ICAO, które zauważyło, iż istniejące krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze wielu Państw nie zawsze w odpowiedni sposób regulują kwestię ochrony informacji przed niewłaściwym wykorzystaniem.

1.2 Wytyczne zawarte w niniejszym Załączniku mają pomóc Państwom wprowadzić w życie przepisy ustawowe i wykonawcze chroniące informacje pozyskane z systemów zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa (SDCPS), umożliwiając jednocześnie prawidłowe funkcjonowanie wymiaru sprawiedliwości. Celem jest zapobieganie niewłaściwemu wykorzystaniu informacji zebranych wyłącznie w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

1.3 Z powodu różnych systemów prawnych w poszczególnych Państwach, wytyczne prawne muszą pozwalać Państwom na elastyczność w tworzeniu własnych przepisów ustawowych i wykonawczych zgodnie z własną polityką i praktykami.

1.4 Wytyczne zawarte w niniejszym załączniku mają zatem formę zbioru zasad, które zostały wyodrębnione z przykładowych przepisów ustawowych i wykonawczych udostępnionych przez Państwa. Koncepcje opisane w tych zasadach mogą być przyjęte lub dostosowywane do szczególnych potrzeb Państw ustanawiających przepisy ustawowe i wykonawcze w celu ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa.

1.5 W niniejszym załączniku:

- a) *informacje dotyczące bezpieczeństwa* odnoszą się do informacji zawartych w systemach SDCPS, ustanowionych wyłącznie w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego i zakwalifikowanych do ochrony w oparciu o konkretne warunki podane poniżej w punkcie 3.1;
- b) *niewłaściwe wykorzystanie* oznacza użycie informacji dotyczących bezpieczeństwa do celów innych niż te, dla których zostały one zebrane, a konkretnie w celu użycia ich w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym lub karnym przeciwko personelowi operacyjnemu i/lub podanie ich do publicznej wiadomości;
- c) SDCPS dotyczy systemów przetwarzania i raportowania, baz danych, systemów i procedur wymiany informacji oraz informacji zapisanych i obejmuje:
 - 1) dokumentację dotyczącą badania wypadków i incydentów, jak opisano w Załączniku 13, Rozdział 5;
 - 2) systemy obowiązkowego zgłaszania incydentów, jak opisano w Rozdziale 5, 5.1 niniejszego Załącznika ICAO;
 - 3) systemy dobrowolnego zgłaszania incydentów, jak opisano w Rozdziale 5, 5.1 niniejszego Załącznika ICAO; i
 - 4) systemy dobrowolnego i poufnego zgłaszania zdarzeń oraz automatyczne systemy rejestrujące, w tym automatyczne systemy pozyskiwania danych, opisane w Załączniku 6, Część I, Rozdział 3, jak również manualne systemy pozyskiwania danych.

Uwaga. – Informacje o systemach zbierania i przetwarzania danych dotyczących bezpieczeństwa można znaleźć w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**Załącznik B****2. Zasady ogólne**

2.1 Jedynym celem ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa przed niewłaściwym wykorzystaniem jest zapewnienie ich nieprzerwanej dostępności, aby możliwe było podejmowanie w odpowiednim czasie właściwych działań zapobiegawczych i podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

2.2 Ochrona informacji dotyczących bezpieczeństwa nie ma na celu zakłócenia właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości w Państwach.

2.3 Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze chroniące informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny zapewniać osiągnięcie kompromisu pomiędzy potrzebą ochrony informacji w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego a potrzebą właściwego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości.

2.4 Narodowe przepisy i uregulowania prawne chroniące informacje dotyczące bezpieczeństwa będą zapobiegać niewłaściwemu ich wykorzystywaniu.

2.5 Zapewnienie ochrony niejawnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, w określonych warunkach, jest częścią obowiązków Państwa w zakresie bezpieczeństwa.

3. Zasady ochrony

3.1 Informacje dotyczące bezpieczeństwa powinny podlegać ochronie przed niewłaściwym ich wykorzystaniem, zgodnie z określonymi warunkami. Warunki te powinny obejmować między innymi to, że były zbierane dla wyraźnie określonych celów bezpieczeństwa i że ich ujawnianie mogłoby utrudnić w przyszłości ich pozyskiwanie.

3.2 Sposób ochrony powinien być indywidualnie określony dla każdego SDCPS z uwzględnieniem charakteru zawartych w nim informacji dotyczących bezpieczeństwa.

3.3 Należy ustanowić formalną procedurę zapewnienia ochrony niejawnych informacji dotyczących bezpieczeństwa, zgodnie z określonymi warunkami.

3.4 Informacje dotyczące bezpieczeństwa nie powinny być wykorzystywane w celach innych niż te, dla których zostały zebrane.

3.5 Wykorzystanie informacji dotyczących bezpieczeństwa w postępowaniu dyscyplinarnym, cywilnym, administracyjnym lub karnym powinno odbywać się wyłącznie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń zagwarantowanych przez prawo krajowe.

4. Zasady stosowania wyjątków

Wyjątki od zasad ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa powinny być dopuszczone przez krajowe przepisy i uregulowania prawne jedynie w sytuacjach, gdy:

- a) istnieją dowody, że zdarzenie zostało spowodowane poprzez czyny, które w świetle prawa uważa się za postępowanie mające na celu spowodowanie szkody, lub postępowanie ze świadomością, że prawdopodobnie wynikną szkody, co uważa się za równoznaczne z zachowaniem lekkomyślnym, rażącym zaniedbaniem, lub umyślnym zachowaniem niezgodnym z etyką;
- b) właściwy organ uważa, że istnieją uzasadnione okoliczności wskazujące, iż zdarzenie mogło być spowodowane przez postępowanie mające na celu spowodowanie szkody, lub postępowanie ze świadomością, że prawdopodobnie wynikną szkody, co uważa się za równoznaczne z zachowaniem lekkomyślnym, rażącym zaniedbaniem, lub umyślnym zachowaniem niezgodnym z etyką; lub
- c) z oceny odpowiednich władz wynika, że ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest konieczne dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości oraz że korzyści z jej ujawnienia przeważają nad wewnętrznymi i międzynarodowymi negatywnymi skutkami, które takie ujawnienie może spowodować dla dostępności informacji dotyczących bezpieczeństwa w przyszłości.

5. Upublicznianie

5.1 Zgodnie z zasadami ochrony i wyjątków określonymi powyżej, każda osoba chcąca ujawnić informacje dotyczące bezpieczeństwa musi uzasadnić powód ich upublicznienia.

Załącznik B**Załącznik 19 - Zarządzanie Bezpieczeństwem**

5.2 Powinny zostać ustanowione formalne kryteria ujawniania informacji dotyczących bezpieczeństwa, które będą uwzględniać, ale nie będą ograniczone do następujących:

- a) ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest konieczne do zmiany warunków, które zagrażają bezpieczeństwu i/lub zmiany zasad i uregulowań prawnych;
- b) ujawnienie informacji dotyczących bezpieczeństwa nie ograniczy w przyszłości ich dostępności dla celów podnoszenia poziomu bezpieczeństwa;
- c) ujawnienie odpowiednich danych personalnych zawartych w informacjach dotyczących bezpieczeństwa jest zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony prywatności; i
- d) ujawnianie informacji dotyczących bezpieczeństwa jest dokonywane w formie bezosobowej, streszczonej lub zbiorczej.

6. Odpowiedzialność osoby chroniącej informacje dotyczące bezpieczeństwa

Każdy system SDCPS powinien mieć wyznaczoną osobę chroniącą informacje dotyczące bezpieczeństwa. Do obowiązków tej osoby należy stosowanie wszystkich możliwych form ich ochrony przed ujawnieniem, chyba że:

- a) osoba chroniąca informacje dotyczące bezpieczeństwa ma zgodę źródła informacji na jej ujawnienie; lub
- b) osoba chroniąca informacje dotyczące bezpieczeństwa jest przekonana, że ujawnienie informacji dotyczącej bezpieczeństwa jest zgodne z zasadami wyjątków.

7. Ochrona zarejestrowanych informacji

Biorąc pod uwagę, że nagrywanie wymagane przez prawo, np. na rejestratorach dźwięku w kabinie załogi (CVRs), może być postrzegane, jako naruszenie prywatności personelu operacyjnego, na co inne zawody nie są narażone:

- a) zgodnie z powyższymi zasadami dotyczącymi ochrony i wyjątków, krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze powinny traktować nagrania z miejsca pracy wymagane przepisami jako uprzywilejowane informacje chronione, tj. informacje podlegające szczególnej ochronie; i
- b) krajowe przepisy i uregulowania prawne powinny zapewniać szczególne środki ochrony takich zapisów dotyczące ich poufności i upubliczniania. Takie szczególne środki ochrony nagrań z miejsca pracy wymagane prawem, mogą zawierać zakaz podawania ich do publicznej wiadomości.