

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/15697. számú

törvényjavaslat

**a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján
aláírt Egyezmény 19. Függelékének és annak 1. módosításának egységes szerkezetben
történő kihirdetéséről**

Előadó: Dr. Palkovics László

**innovációért és technológiáért
felelős miniszter**

Budapest, 2021. március

2021. évi ... törvény

a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény 19. Függelékének és annak 1. módosításának egységes szerkezetben történő kihirdetéséről

(A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény 19. Függelékének 1. módosítása Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2019. november 7.)

1. §

Az Országgyűlés a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény 19. Függelékének (a továbbiakban: Függelék) és annak 1. módosításának egységes szerkezetbe foglalt szövegét e törvénnyel kihirdeti.

2. §

(1) A Függelék és annak 1. módosításának egységes szerkezetbe foglalt szövegének hivatalos magyar nyelvű fordítását az *1. melléklet* tartalmazza.

(2) A Függelék és annak 1. módosításának egységes szerkezetbe foglalt szövegének hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.

3. §

Ez a törvény a kihirdetését követő napon lép hatályba.

4. §

Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

„19. Függelék a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezményhez

Repülésbiztonság

Második kiadás, 2016. július

Ezen kiadás az 19. Függelék minden korábbi kiadásának helyébe lép 2019. november 7-én.

A Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok alkalmazhatóságára vonatkozó információkat a 2. Fejezet és az Előszó tartalmazza.

Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

MÓDOSÍTÁSOK

A módosítások megjelennek a Termékek és Szolgáltatások Katalógusának kiegészítéseiben, a Katalógus és kiegészítései elérhetőek az ICAO weboldalán: www.icao.int. Az alábbi táblázat rendeltetése az ilyen módosítások nyilvántartása.

MÓDOSÍTÁSOK ÉS JAVÍTÁSOK NYILVÁNTARTÁSA

MÓDOSÍTÁSOK				JAVÍTÁSOK			
Sor-szám	Életbelépés dátuma	Módosítás dátuma	Módosító neve	Sor-szám	Kiadás dátuma	Javítás végrehajtásának dátuma	Javítást végző neve
1	Ebben a kiadásban egyesítve						

TARTALOMJEGYZÉK

Rövidítések jegyzéke

Kiadványok

ELŐSZÓ

1. FEJEZET Meghatározások

2. FEJEZET Alkalmazási kör

3. FEJEZET A nemzeti repülésbiztonság-irányítási felelősségi körök

- 3.1. Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP)
- 3.2. Nemzeti repülésbiztonsági politika, célkitűzések és erőforrások
- 3.3. A repülésbiztonsági kockázatok nemzeti szintű kezelése

- 3.4. A repülésbiztonság nemzeti szintű biztosítása
- 3.5. A repülésbiztonság nemzeti szintű előmozdítása

4. FEJEZET Repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)

- 4.1. Általános információk
- 4.2. Nemzetközi általános célú (kisgépes) repülés — repülőgépek

5. FEJEZET A repülésbiztonsági adatok és információk gyűjtése, elemzése, védelme, megosztása és cseréje

- 5.1 Repülésbiztonsági adatokat gyűjtő és feldolgozó rendszerek
- 5.2 Repülésbiztonsági adatok és információk elemzése
- 5.3 Repülésbiztonsági adatok és információk védelme
- 5.4 A repülésbiztonsági információk megosztása és cseréje

1. FÜGGELÉK A nemzeti repülésbiztonság-felügyeleti rendszer (SSO) kritikus fontosságú elemei (CE)

1. Elsődleges, repüléssel kapcsolatos jogszabály (CE-1)
2. Specifikus operatív szabályok (CE-2)
3. A nemzeti rendszer és feladatai (CE-3)
4. Szakképzett műszaki személyzet (CE-4)
5. Műszaki iránymutatás és eszközök, a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információk biztosítása (CE-5)
6. Szakszolgálati engedélyek és tanúsítványok kiadása, engedélyezési és hozzájárulási kötelezettségek (CE-6)
7. Megfigyelési kötelezettségek (CE-7)
8. A repülésbiztonsági problémák megoldása (CE-8)

2. FÜGGELÉK A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) keretei

1. Repülésbiztonsági politika és célkitűzések
2. A repülésbiztonsági kockázatok kezelése
3. A repülésbiztonságot garantáló rendszerek
4. A repülésbiztonságot előmozdító rendszerek

3. FÜGGELÉK A repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források védelmének alapelvei

1. Általános alapelvek
2. A védelem alapelvei
3. A kivétel alapelvei
4. Nyilvánosságra hozatal
5. A repülésbiztonsági adatokat és információkat őrző személyek felelőssége
6. A rögzített adatok védelme

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

(a jelen Annexben előforduló rövidítéseket tartalmazza)

ADREP	Baleset/repülőesemény-adatjelentés
ATS	Légiforgalmi szolgálatok
CVR	Légijárművezető-kabin hangrögzítő
RAIO	Regionális Baleset- és Eseménykivizsgáló Szervezet
RSOO	Regionális Repülésbiztonság-felügyeleti Szervezet
SARPS	Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok
SDCPS	Biztonsági adatgyűjtő és adatfeldolgozó rendszer
SMM	Repülésbiztonság-irányítási kézikönyv
SMP	Repülésbiztonság-irányítási Bizottság
SMS	Repülésbiztonság-irányítási rendszer
SSO	Nemzeti repülésbiztonsági felügyelet
SSP	Nemzeti Repülésbiztonsági Program

KIADVÁNYOK

(a jelen Annexben hivatkozott kiadványokat tartalmazza)

A nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény (Doc 7300)

A nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény Annexei

1. Annex — *Szakszolgálati engedélyek kiadása*

6. Annex — *Légijárművek üzemeltetése*

I. Rész — *Nemzetközi kereskedelmi légiszállítás — repülőgépek*

II. Rész — *Nemzetközi általános célú repülés — repülőgépek*

III. Rész — *Nemzetközi műveletek — helikopterek*

8. Annex — *Légijárművek légialkalmassága*

11. Annex — *Légiforgalmi szolgálatok*

13. Annex — *Légijárművekkel kapcsolatos balesetek és repülőesemények kivizsgálása*

14. Annex — *Repülőterek*

I. Kötet — *Repülőterek tervezése és üzemeltetése*

Kézikönyvek (A jelen Annexben előforduló kifejezésekkel történő harmonizáció érdekében az idézett kézikönyvek szükség szerint frissítésre kerülnek.)

Globális repülésbiztonsági terv (Doc 10004)

Polgári repülőorvosi kézikönyv (Doc 8984)

A műveletek ellenőrzése, a tanúsítás és a folyamatos megfigyelés eljárásainak kézikönyve (Doc 8335)

A nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény 83 bis cikkelye bevezetéséről szóló kézikönyv (Doc 10059)

Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859)

Repülésbiztonság-felügyeleti kézikönyv (Doc 9734)

„A” rész — A nemzeti repülésbiztonság-felügyeleti rendszer létrehozása és irányítása

ELŐSZÓ

Történelmi háttér

A jelen Annex rendelkezései a Polgári Repülési Konferencia a Repülésbiztonság Globális Stratégiájáért (Montreal, 2006. március 20-22) (DGCA/06) légügyi főigazgatói által, illetve a Magasszintű Repülésbiztonsági Konferencia (Montreal, 2010. március 29 - április 1) (HLSC/2010) során tett javaslatok megválaszolásaként kerültek megállapításra, tekintve, hogy azok szerint a repülésbiztonság-irányítás témáját egy külön Annexben kell tárgyalni. Miután a Légiközlekedési Bizottság (186-8) ezen kérdésköröket elegendően fontosnak és kiterjedtnek nyilvánította, megállapodás született a Repülésbiztonság-irányítási Bizottság (SMP) létrehozásáról a jelen Annex kidolgozásával kapcsolatos javaslatok megtételéről.

A jelen Annexben leírt szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARPs) célja, hogy segítséget nyújtsanak az Államok számára a repülésbiztonsági kockázatok kezelésében. Tekintettel a globális légiszállítási rendszer és az azzal kölcsönösen összefüggő repülési tevékenységek növekvő komplexitására, szükség van a légi járművek biztonságos üzemeltetését garantáló rendszerekre. A jelen Annex a repülésbiztonsági teljesítmény javítását célzó proaktív stratégia kifejlesztését támogatja. Ezen proaktív biztonsági stratégia a Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) bevezetésén alapul, amely szisztematikusan ad választ a biztonsági kockázatokra.

Az SSP eredményes végrehajtása fokozatosan történik, amelynek teljes beérésére időt kell szánni. Az SSP megalkotásához szükséges időtartamot befolyásoló tényezők közé tartozik a légiközlekedési rendszer komplexitása, valamint az adott Állam repülésbiztonsági felügyeleti képességeinek érettsége is.

Jelen Annex a már meglévő, SSP-vel és repülésbiztonság-irányítási rendszerekkel (SMS), valamint az ezekhez kapcsolódó elemekkel, köztük a repülésbiztonsági adatok gyűjtésével és használatával, illetve a nemzeti repülésbiztonság-felügyeleti tevékenységekkel is kapcsolatos Annexekben található anyagokat szedi egy csokorba. Ezen anyagok egy külön Annexben történő összegyűjtésének előnye, hogy felhívja az Államok figyelmét biztonságirányítási tevékenységeik integrációjának fontosságára. Szintén elősegíti a repülésbiztonság-irányítási rendelkezések fejlődését.

Bizonyos, a 19. Annexben előírt nemzeti repülésbiztonság-irányítási funkciók delegálhatók a regionális repülésbiztonság-felügyeleti szervezetnek, vagy a regionális baleset- és eseménykivizsgáló szervezetnek, hogy azokat az Állam nevében hajtsa végre.

Jelen, az Államok által végrehajtott biztonságirányítás alapját képező felelősségi körökkel és folyamatokkal kapcsolatos szabványokat és ajánlott gyakorlatokat tartalmazó Annexet a Tanács először 2013. február 25-én fogadta el a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény (Chicago, 1944) 37. cikkelyének rendelkezései alapján, és nevezte el az Egyezmény 19. Annexének. A szabványok és ajánlott gyakorlatok a Tanács által eredetileg az

1. Annexben, a 6. Annex I., II. és III. részében, a 8., 11, 13. Annexben és a 14. Annex I. Kötetében elfogadott repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseken, valamint a Repülésbiztonság-irányítási Bizottság első ülésének (Montreal, 2012. február 13-17.) javaslatain alapulnak.

A Légiközlekedési Bizottság a Tanácsnak címzett HLSC/2010 eredményeit tartalmazó jelentésében javasolta, hogy az új Annexet egy kétlépcsős folyamat keretében dolgozzák ki. Az első fázis fő feladata a repülésbiztonság-irányítási Annex megalkotása a már meglévő szabványok és ajánlott gyakorlatok konszolidációján és átstrukturálásán keresztül. A 19. Annex 1. Módosítása lényegi módosításokat tartalmaz a repülésbiztonság-irányítási rendelkezések tekintetében, amint az lejjebb is olvasható.

Felismerve, hogy szükség van a nemzeti repülésbiztonsági felügyeleti rendszerek (SSO) nyolc kritikus fontosságú eleme (CE) közötti kapcsolat tisztázására (a rendszert az 1. Függelék, a részletezett SSP elemeket pedig az „A” Csatolmány tartalmazta), a 19. Annex 1. Módosítása a 3. Fejezetben foglalja egységes szerkezetbe az Államok repülésbiztonság-irányítási felelősségével kapcsolatos rendelkezéseket. A nemzeti repülésbiztonsági felügyeleti rendszerek kulcsfontosságú elemei képezik a nemzeti repülésbiztonsági program alapját. A 3. Fejezet a nemzeti repülésbiztonsági-felügyeleti rendszer nyolc kulcsfontosságú elemét és a nemzeti repülésbiztonsági program keretelemeit egy egyszerűsített szabvány- és ajánlott gyakorlatgyűjteménnyé olvasztja össze, a bevezetés elősegítése érdekében. A kulcsfontosságú elemek az 1. Függelékben elérhetőek maradnak.

Továbbá, a bevezetés megkönnyítése érdekében az 1. Módosítás új és módosított, a repülésbiztonság-irányítási rendszerhez kapcsolódó szabványokat és ajánlott gyakorlatokat, valamint számos magyarázó jegyzetet tartalmaz. Az 1. Módosítás szintén kiterjeszti a repülésbiztonság-irányítási rendszer alkalmazási körét a típustervezésért és a hajtóművek és légszavak gyártásáért felelős szervezetekre, amelyet ezen szervezeteknek az 8. Annexben történő elismerése tesz lehetővé.

Végül, az 1. Módosítás a repülésbiztonsági adatok és információk, valamint azok forrásainak fokozott védelmét biztosítja. A módosítás egyik kulcsfontosságú eleme, hogy a 19. Annex korábbi „B” Csatolmányában szereplő útmutató anyagok szabványokká és ajánlott gyakorlatokká minősültek át, ezeket egy új Függelék formájában megjelenítve. A módosítás szigorítja a repülésbiztonsági információk védelmét és megfelelő használatát biztosító jogi óvintézkedéseket, valamint lehetővé teszi azok folyamatos hozzáférhetőségét a proaktív, biztonságot javító stratégiák támogatása érdekében. Szintén elkészültek a repülésbiztonsági adatok és információk meghatározásai, így a rendelkezések hatóköre tisztázásra került, amely elősegíti a következetes alkalmazást.

Az 1. Módosítás elfogadásának eredményeképpen a 19. Annex második kiadása is közzétételre került. Ez a kiadás tükrözi az Annex kidolgozás második fázisának befejezését jelentő módosítás kiterjedt jellegét. Az 1. Módosítást a Tanács 2016. március 2-án fogadta el, 2016. július 11-én lépett hatályba, alkalmazásának kezdő dátuma pedig 2019. november 7-e volt.

Az „A” Táblázat az azt követő módosításokat, a módosítással érintett témaköröket, a Tanács általi elfogadás dátumát, a hatálybalépés és az alkalmazás kezdetének dátumát tünteti fel.

A Szerződő Államok ezzel kapcsolatos kötelezettségei

Az eltérésekről szóló bejelentés. Felhívjuk a Szerződő Államok figyelmét, hogy az Egyezmény 38. cikkelye szerint a Szerződő Államok kötelesek a Szervezetnek bejelenteni minden olyan eltérést, amely nemzeti szabályozásuk és gyakorlataik, valamint a jelen Annexben vagy annak módosításaiban közzétett nemzetközi szabványok között fennáll. A Szerződő Államokat felkérjük, hogy az ilyen, a jelen Annexben vagy annak módosításaiban közzétett ajánlott gyakorlatoktól való bármilyen eltérésekről szóló bejelentést is tegyék meg, ha ezen értesítés fontos a légiközlekedés biztonsága szempontjából. Továbbá, a Szerződő Államokat felkérjük, hogy folyamatosan értesítsék a Szervezetet az előforduló eltérésekről, valamint ha az eltérés már nem érvényes, az arról szóló értesítést vonják vissza. Az eltérésekről szóló bejelentés a Szerződő Államoktól a jelen Annex módosításainak elfogadása után azonnal bekérésre kerülnek.

Szintén felhívjuk az Államok figyelmét a 15. Annex szerinti, a nemzeti szabályozásnak és gyakorlatoknak a vonatkozó ICAO szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltéréseinek közzétételéről szóló rendelkezésre, amelyet a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgáltatón keresztül kell megtenni, az Egyezmény 38. cikkelye alapján fennálló kötelezettségek felül.

Az információk kihirdetése. A légi járművek üzemelését érintő létesítményekben, szolgálatokban és eljárásokban eszközölt, jelen Annexben közzétett szabványok és ajánlott gyakorlatok szerint megvalósított vagy visszavont változtatásokat közzé kell tenni, és azokat a 15. Annex rendelkezései szerint kell hatályba léptetni.

Az Annex alkotóelemeinek jogállása

Az Annexek a következő alkotóelemekből állhatnak, azonban nem minden alkotóelem szerepel feltétlenül minden Annexben; jogállásukat az érintett Annexben feltüntetjük.

1.— *Az Annex alkotóelemei:*

a) Az Egyezmény alapján a Tanács által elfogadott *szabványok* és *ajánlott gyakorlatok*. Ezek meghatározása a következő:

Szabvány: Bármely, fizikai jellemzőkre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, specifikáció, amelynek egységes alkalmazását szükségesnek tartják a nemzetközi légiközlekedés biztonsága vagy szabályszerűsége érdekében, és amelyek alkalmazásában az Egyezmény alapján a Szerződő Államok megállapodnak. Amennyiben ezek alkalmazása nem lehetséges, ezt az Egyezmény 38. Cikkelyében foglaltak alapján a Tanács felé be kell jelenteni.

Ajánlott gyakorlat: Bármely, fizikai jellemzőkre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, amelynek egységes alkalmazását a nemzetközi légiközlekedés biztonsága, szabályossága és hatékony lebonyolítása érdekében kívánatosnak minősítik és amelynek alkalmazására a Szerződő Államok az Egyezmény értelmében törekszenek.

- b) *Függelék*: A célszerűség érdekében külön csoportosított anyagok, amelyek azonban a Tanács által elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok szerves részét képezik.
- c) *Meghatározás*: A nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok ismertetésénél alkalmazott azon fogalmak pontos magyarázata, amelyek elfogadott szótári jelentés hiányában nem maguktól értetődőek. A meghatározás külön jogállással nem rendelkezik, azonban szerves részét képezi azon nemzetközi szabványnak vagy ajánlott gyakorlatnak, amelyben előfordul, mert a meghatározás értelmének megváltoztatása az előírást is befolyásolja.
- d) *Táblázatok és ábrák*: Ezek egy nemzetközi szabványt vagy ajánlott gyakorlatot egészítenek ki vagy szemléltetnek, és amelyekre egy adott nemzetközi szabványban vagy ajánlott gyakorlatban utalnak. A táblázatok és az ábrák egy adott nemzetközi szabvány vagy ajánlott gyakorlat részét képezik, és jogállásuk ezekkel megegyező.

Meg kell jegyezni, hogy a jelen Annexben szereplő néhány szabvány hivatkozás útján egyéb, ajánlott gyakorlati státusszal rendelkező meghatározásokat is magában foglal. Ilyen esetekben az ajánlott gyakorlat szövege a szabvány részévé válik.

2.— A nemzetközi szabványokkal és az ajánlott gyakorlatokkal együtt, a Tanács egyetértésével kiadott egyéb anyagok:

- a) *Előszó*: Történeti áttekintés és magyarázat a Tanács tevékenysége alapján. Tartalmazza továbbá az Államok kötelezettségeit, illetve az ezekre vonatkozó magyarázatokat a nemzetközi eljárások alkalmazásában az Egyezmény és a Bevezetési Határozat előírásainak megfelelően.
- b) *Bevezető*: Az Annex egyes részeinek, fejezeteinek vagy bekezdéseinek elején található magyarázó szöveg, mely segítséget nyújt a vonatkozó szöveg alkalmazásának megértéséhez.
- c) *Megjegyzések*: Szükség szerint a szövegbe beépített olyan anyag, mely tényszerű tájékoztatást vagy utalást tartalmaz a szóban forgó szabványra vagy ajánlott gyakorlatra vonatkozóan, azonban nem képezi ezek szerves részét.
- d) *Csatolmányok*: A szabványokat és ajánlott gyakorlatokat kiegészítő anyagokat, vagy azok alkalmazását segítő útmutatásokat tartalmaz.

Nyelvválasztás

Jelen Annexet hat nyelven fogadták el — angolul, arabul, kínaiul, franciául, oroszul és spanyolul. Minden Szerződő Államot felkérünk, hogy ezek közül válasszon ki egy nyelvet az országos bevezetés céljára, vagy bármely egyéb, az Egyezményben foglalt célokra akár az adott nyelv közvetlen felhasználásával, akár saját nemzeti nyelvére történő lefordításával. Erről kérjük, értesítsék a Szervezetet.

Szerkesztői gyakorlat

Annak érdekében, hogy minden egyes szövegrész jogállását az első pillantásra jelezhessük, az alábbi szerkesztői gyakorlatot követjük: A szabványokat - „light face roman” betűvel szerepeltetjük; az ajánlott gyakorlatokat pedig „light face italics” betűvel. Ez utóbbiak

jogállását „**Ajánlás**” felirattal is jelezzük. A megjegyzéseket szintén „light face italics” betűvel szerepeltetjük, jogállásukat pedig a „*Megjegyzés*” felirat jelzi.

A szövegírási specifikációk tekintetében az alábbi szerkesztési gyakorlatot követjük: a szabványok esetében a „köteles”, „kötelező”, „kell” szavakat, míg az ajánlott gyakorlatok esetében a „javasolt” szót használjuk.

A jelen dokumentum bármelyik részére számmal, címmel vagy mindkettővel történő hivatkozás – vonatkozik az adott rész minden alpontjára is.

„A” Táblázat A 19. Annex módosításai			
<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Témakör(ök)</i>	<i>Elfogadva Hatályos Alkalmazandó</i>
1. kiadás	Titkárság; a Repülésbiztonság- irányítási Bizottság első rendkívüli ülése (SMP/SM/1)		2013. február 25. 2013. július 15. 2013. november 14.
1 (2. kiadás)	A Repülésbiztonság- irányítási Bizottság első ülése (SMP 1), és az egész (AIRP/WG/WHL/14) Légialkalmassági Bizottság Munkacsoportjának, valamint a Repülésbiztosági- információ Védelmi Munkacsoport (SIP TF) 14. ülése a repülésbiztonság- irányításról	A repülésbiztonság- irányítási rendeletek további fejlesztése és a repülésbiztonság- irányítási rendszer (SMS) rendeleteinek kiterjesztése a típustervezésért, illetve a hajtóművek és légszűrők gyártásáért felelős szervezetekre.	2016. március 2. 2016. július 11. 2019. november 7.

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT GYAKORLATOK

1. FEJEZET MEGHATÁROZÁSOK

A repülésbiztonság-irányítási szabványokban és ajánlott gyakorlatokban az alábbi kifejezések használatosak, a következők szerinti értelemben:

Baleset. A légi jármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő

helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják, és ennek során:

a) valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy

- a légi jármű fedélzetén tartózkodott, vagy
- a légi jármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került – beleértve azokat a részeket is, amelyek a légi járműről leváltak, vagy
- a kiáramló gázsugárral közvetlen érintkezésbe került,

kivéve, ha sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat önmaga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára szabályosan hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik; vagy

b) a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely;

- a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és
- rendes körülmények között a károsodott berendezés nagyobb javítását vagy cseréjét igényelné,

kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak egy hajtóműre korlátozódik (beleértve annak burkolatát vagy tartozékait), illetve kivéve, ha a károsodás csak a légszűrőkre, a szárnyvégekre, antennákra, szondákra, állásszögadó lapátokra, gumikra, fékekre, kerekekre, az áramvonalazó burkolatra, burkolatpanelekre, futóműajtókra, szélvédőre, a légi jármű borítására (például kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra), vagy a főrotorlapátok, a farokrotorlapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is); vagy;

c) a légi jármű eltűnt vagy teljesen hozzáférhetetlen.

1. Megjegyzés.— kizárólag a statisztikai egységesség kedvéért, a baleset osztályozását követő harminc napon belül halált okozó sérülések az ICAO meghatározása szerint halált okozó sérüléseknek tekintendők.

2. Megjegyzés.— egy légi jármű akkor tekintendő eltűntnek, ha a hivatalos kutatást befejezték, és a roncsot nem találták meg.

3. Megjegyzés.— a kivizsgálendő személyzet nélküli légi jármű-rendszer típusát a 13. Annex 5.1. cikkelye tárgyalja.

4. Megjegyzés.— a légi járművön keletkezett sérülések meghatározásához a 13. Annex „E” Csatolmánya ad útmutatást.

Repülőgép. Egy hajtómű által hajtott, a levegőnél nehezebb légi jármű, amely felhajtóerejét repülés közben főleg az olyan felületeken létrejövő aerodinamikai reakciókból nyeri, amelyek bizonyos repülési feltételek között rögzített helyzetben maradnak.

Légi jármű. Olyan szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Veszély. Olyan állapot vagy tárgy, amely potenciálisan repülőeseményt vagy balesetet idézhet elő, vagy ahhoz hozzájárulhat.

Helikopter. Egy olyan, levegőnél nehezebb légi jármű, amely főként a levegő és egy vagy több hajtómű által hajtott és lényegében függőleges tengelyre rögzített légszárnylapát közötti reakciók eredményeképpen marad a levegőben.

Megjegyzés. — Egyes Államokban a „helikopter” szó helyett a „forgószárnyas légi jármű” kifejezést is használják.

Repülőesemény. A légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja.

Megjegyzés.— a repülőesemények a repülésbiztonsággal összefüggő tanulmányok szempontjából érdekes típusai magukban foglalják a 13. Annex „C” Csatolmányában felsorolt eseményeket is.

Iparági gyakorlati kódexek. Az iparági testület által kifejlesztett iránymutatás a repülési ipar egy specifikus szektora számára, hogy ennek segítségével betarthassák a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet szabványaiban és ajánlott gyakorlataiban meghatározott követelményeket, az egyéb repülésbiztonsági követelményeket, valamint a megfelelőnek tartott bevált gyakorlatokat.

Megjegyzés.— Egyes Államok a szabályozás kialakítása során elfogadják és hivatkoznak az iparág kódexeire, és ennek segítségével kívánják a 19. Annex követelményeinek megfelelni, valamint az iparági gyakorlati kódexek tekintetében hozzáférhetővé teszik a forrásokat és azok megszerzésének módját.

Az üzemeltetésben részt vevő személyzet. A repülési tevékenységekben részt vevő olyan személyzet, akik jelenthetik a repülésbiztonsági információkat.

Megjegyzés.— Az ilyen személyzet magában foglalja, de nem korlátozódik le a következő személyzetekre: hajózó-személyzetek; légitforgalmi irányítók; légitforgalmi állomás üzemeltetők; karbantartó műszaki személyzet; légi járművek tervezésével és gyártásával foglalkozó szervezetek személyzete; légi utas-kísérő személyzetek; diszpécserok; előtérben szolgálatot teljesítő személyzet, és a földi kiszolgáló személyzet.

Biztonság. Olyan állapot, amelyben a személyeknek okozott vagy a tulajdonban keletkezett károk kockázatát egy elfogadható szintre csökkentik, azon vagy az alatt tartják a veszélyek azonosításának és a kockázatok kezelésének állandó folyamatain keresztül.

Repülésbiztonsági adatok. Meghatározott tények összessége, vagy különböző, a repüléshez kapcsolódó forrásokból gyűjtött repülésbiztonsági értékek halmaza, amelyet a repülésbiztonság fenntartására vagy növelésére használnak fel.

Megjegyzés.— az ilyen repülésbiztonsági adatokat proaktív vagy reaktív, repüléshez kapcsolódó tevékenységekből gyűjtjük ki, pl. a következő tevékenységek során:

- a) *balesetek vagy repülőesemények kivizsgálása;*
- b) *repülésbiztonsági jelentés;*
- c) *folyamatos légialkalmassági jelentések;*
- d) *az operatív teljesítmény figyelemmel kísérése;*
- e) *ellenőrzések, auditok, felmérések, vagy*
- f) *repülésbiztonsági tanulmányok és áttekintések.*

Repülésbiztonsági információk. Egy adott kontextusban feldolgozott, rendszerezett vagy elemzett repülésbiztonság adatok azok repülésbiztonság-irányítási célokra való használhatóvá tétele érdekében.

Repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS). Egy szisztematikus megközelítés a repülésbiztonság irányítása elősegítésére, ide értve a szükséges szervezeti struktúrákat, elszámoltathatóságot, felelősségi köröket, szabályzatokat és eljárásokat is.

Repülésbiztonsági felügyelet. Egy Állam által végzett azon feladatok, amelyek biztosítják, hogy a repülési tevékenységeket végző egyének és szervezetek betartsák a repülésbiztonsággal kapcsolatos nemzeti jogszabályokat.

Repülésbiztonsági teljesítmény. Egy Állam vagy egy szolgáltató a repülésbiztonsági teljesítménycélok és repülésbiztonsági teljesítménymutatók által meghatározott repülésbiztonsági eredményei.

Repülésbiztonsági teljesítménymutató. Egy adatokon alapuló olyan paraméter, amely a repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérésére és értékelésére használatos.

Repülésbiztonsági célérték. Egy Állam vagy szolgáltató olyan, tervezett vagy kitűzött célértéke a repülésbiztonsági teljesítménymutató egy adott időintervallumon belül értendő tekintetében, amely összhangban van a repülésbiztonsági célkitűzésekkel.

Repülésbiztonsági kockázat. Egy veszély előre jelzett valószínűsége és következményeinek vagy kimenetelének súlyossága.

Súlyos sérülés. Egy baleset során egy személyt ért olyan sérülés, amely:

- a) a sérülés elszenvedésétől számított hét napon belül kezdődő több, mint 48 órás kórházi tartózkodást igényel, vagy
- b) csonttörést okozott (kivéve az egyszerű ujj, lábujj vagy orrcsonttörés); vagy
- c) olyan sérüléssel jár, amely súlyos vérzést, az idegek-, izmok-, vagy ínak sérülését okozzák; vagy

- d) belső szerv sérülésével jár; vagy
- e) másod- vagy harmadfokú égési sérüléssel, vagy bármely olyan égési sérüléssel jár, amely a testfelület több, mint 5 %-át érinti; vagy
- f) fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak teszi ki az illetőt.

Tervező Állam. Az az Állam, amelynek joghatósága alá a típustervezésért felelős szervezet tartozik.

Gyártó Állam. Az az Állam, amelynek joghatósága alá a légi jármű végső összeszereléséért felelős szervezet tartozik.

Üzemeltető Állam. Az az Állam, amelyben az üzemeltető ügyvezetésének központi helye található, vagy, ha ilyen nincs, akkor az üzemeltető állandó lakhelye.

Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP). Egy, a repülésbiztonság javítását célzó, integrált szabályozás- és tevékenységrendszer.

Megfigyelés. Az Állam azon tevékenységei, amelyeken keresztül az Állam proaktívan, ellenőrzések és auditok segítségével bizonyosodik meg arról, hogy a repülési szakszolgálati engedélyek, tanúsítványok, engedélyek és hozzájárulások birtokosai folyamatosan megfelelnek az előírt követelményeknek, és az Állam által előírt kompetencia- és repülésbiztonsági szinten végzik tevékenységüket.

2. FEJEZET ALKALMAZHATÓSÁG

A jelen Annexben foglalt szabványok és ajánlott gyakorlatok a légi járművek biztonságos üzemeltetésével kapcsolatos vagy azt közvetlenül támogató repülésbiztonság-irányítási feladatokra alkalmazandók.

1. Megjegyzés.— az Államokra vonatkozó repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket a 3. Fejezet tartalmazza, és azok a nemzeti repülésbiztonsági programhoz kapcsolódnak.

2. Megjegyzés.— a jelen Annex összefüggésében a „szolgáltató” kifejezés a 3. Fejezet, 3.3.2.1 pontban felsorolt szervezetek jelölésére használatos, és nem foglalja magába a nemzetközi általános célú (kiszármazott) repülési üzemeltetőket.

3. Megjegyzés.— a specifikus szolgáltatókra és üzemeltetőkre vonatkozó repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket a 4. Fejezet tartalmazza, és azok a repülésbiztonság-irányítási rendszerekhez (SMS) kapcsolódnak.

4. Megjegyzés.— jelen Annex egyetlen rendelkezésének sem szándéka, hogy az Állam felelősségét a szolgáltatókra vagy az üzemeltetőkre hárítsa át. Ez a légi járművek biztonságos üzemeltetésével kapcsolatos vagy azt közvetlenül támogató repülésbiztonság-irányítási feladatokra is érvényes.

5. Megjegyzés.— A jelen Annex összefüggésében a „felelősség” kifejezés az „Állam felelősségére” értendő a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény értelmében létrejött nemzetközi kötelezettségek tekintetében, míg a „felelősségi körök” (többes számban) kifejezést

annak általános értelmében használjuk (azaz, amikor delegálható funkciókról és tevékenységekről van szó).

3. FEJEZET A NEMZETI REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI FELELŐSSÉGI KÖRÖK

1. Megjegyzés.— A nemzeti repülésbiztonsági felügyeleti (SSO) rendszer az 1. Függelékben található kritikus fontosságú elemei (CE) képezik a nemzeti repülésbiztonsági program (SSP) alapját.

2. Megjegyzés.— A specifikus repüléssel kapcsolatos tevékenységekre vonatkozó repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket a megfelelő Annexekben kerültek részletezésre.

3. Megjegyzés.— A szakszolgálati engedélyek birtokosainak egészségügyi felmérési folyamataira vonatkozó alapvető repülésbiztonság-irányítási alapelveket az 1. Annex tartalmazza. Erre vonatkozó útmutatást a Polgári repülőorvosi kézikönyv (Doc 8984) tartalmaz.

3.1 Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP)

Az Államoknak olyan nemzeti repülésbiztonsági programot kell létrehozni és fenntartani, amely arányos az illető Állam polgári repülési rendszerének méretével és komplexitásával, ám a repülésbiztonság-irányítással kapcsolatos funkciókat és tevékenységeket delegálhatja egy másik Államnak, a Regionális Repülésbiztonság-felügyeleti Szervezetnek (RSOO) vagy a Regionális Baleset- és Eseménykivizsgáló Szervezetnek (RAIO).

1. Megjegyzés.— Az Államok egy másik Államnak, az RSOO-nak vagy a RAIO-nak delegált repülésbiztonság-irányítással kapcsolatos funkcióikkal és tevékenységeikkel kapcsolatos felelőssége megmarad.

2. Megjegyzés.— A Nemzeti Repülésbiztonsági Programra és a repülésbiztonság-irányítással kapcsolatos funkciók és tevékenységekre vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

3.2 Nemzeti repülésbiztonsági politika, célkitűzések és erőforrások

3.2.1 Az elsődleges, repüléssel kapcsolatos jogszabály

3.2.1.1 Az Államoknak létre kell hozniuk az 1. Függelék 1. bekezdése szerinti elsődleges, légiközlekedéssel kapcsolatos szabályozást.

3.2.1.2 **Ajánlás.**— *Az Államok számára javasoljuk egy olyan végrehajtási rendszer létrehozását, amely leírja azokat a feltételeket és körülményeket, amelyek között a repülésbiztonság-irányítási rendszerrel rendelkező szolgáltatók bizonyos repülésbiztonsági problémákkal járó eseményekkel foglalkozhatnak és azokat megoldhatják saját repülésbiztonság-irányítási rendszerük keretében, a megfelelő nemzeti hatóság megléteére.*

3.2.2 Specifikus operatív szabályok

3.2.2.1 Az Államoknak létre kell hozniuk a 2. Függelék 1. bekezdése szerinti, speciális üzemelési szabályozást.

3.2.2.2 Az Államoknak időszakonként felül kell vizsgálniuk a konkrét üzemelési szabályozásokat, iránymutatásra szolgáló anyagokat és végrehajtási szabályokat relevanciájuk és megfelelőségük folyamatos biztosítása érdekében.

3.2.3 A nemzeti rendszer és feladatai

3.2.3.1 Az Államoknak létre kell hozniuk egy, az 3. Függelék 1. bekezdése szerinti, konkrét nemzeti rendszert és annak feladatait.

3.2.3.2 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasolt a nemzeti repülésbiztonsági program létrehozásával és karbantartásával kapcsolatos követelmények, kötelezettségek, funkciók és tevékenységek (ide értve a nemzeti repülésbiztonsági program tervezésére, szervezésére, fejlesztésére, fenntartására, irányítására és a nemzeti repülésbiztonsági célkitűzéseknek történő megfelelés érdekébeni folyamatos javítására irányuló irányelveket is) azonosítása, meghatározása és dokumentálása.*

3.2.3.3 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasolt az olyan repülésbiztonsági politika és célkitűzések felállítása, amely tükrözi elkötelezettségüket a repülésbiztonság iránt és lehetővé teszi a pozitív repülésbiztonsági kultúra előmozdítását a repüléssel foglalkozók körében.*

3.2.3.4 **Ajánlás.**— *Javasolt a repülésbiztonsági politika és célkitűzések közzététele és időszakos felülvizsgálata azok relevanciájának és az Állam számára történő megfelelőségének biztosítása érdekében.*

3.2.4 Szakképzett műszaki személyzet

Az Államoknak az 1. Függelék 4. bekezdése szerinti követelményeket kell megállapítani a műszaki személyzet képzettségét illetően.

Megjegyzés.— *A “Műszaki személyzet” kifejezés azokra a személyekre értendő, akik repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatokat látnak el az Állam nevében vagy megbízásából.*

3.2.5 Műszaki iránymutatás és eszközök, a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információk biztosítása

Az Államoknak létre kell hozniuk az 1. Függelék 5. bekezdése szerinti, műszaki iránymutatást és eszközöket, valamint biztosítaniuk kell a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információkat.

3.3. A repülésbiztonsági kockázatok nemzeti szintű kezelése

3.3.1 Szakszolgálati engedélyek, tanúsítványok, jóváhagyási és hozzájárulási kötelezettségek

Az Államoknak teljesíteniük kell az 1. Függelék 6. bekezdése szerinti, a szakszolgálati engedélyek kiadásával, tanúsításokkal, engedélyezési és jóváhagyási tevékenységekkel kapcsolatos kötelezettségeiket.

3.3.2 Repülésbiztonság-irányítási rendszerekkel (SMS) kapcsolatos kötelezettségek

3.3.2.1 Az Államoknak elő kell írniuk, hogy a következő, a felügyeletük alá tartozó szolgáltatók repülésbiztonság-irányítási rendszert vezessenek be:

a) az 1. Annexben részletezett olyan, általuk jóváhagyott oktatási intézmények, amelyek a légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatoknak vannak kitéve szolgáltatásaik biztosítása során;

b) a repülőgépek vagy helikopterek azon üzemeltetői, akik nemzetközi kereskedelmi légi közlekedésben való részvételre jogosultak a 6. Annex I. Rész, illetőleg a III. Rész II. paragrafusa szerint.

Megjegyzés.— Ha a karbantartási tevékenységeket nem a 6. Annex I. Rész 8.7. pont szerint jóváhagyott karbantartó szervezet végzi, hanem a 6. Annex I. Rész 8.1.2. pont vagy a III. Rész II. Paragrafus 6.1.2. pont szerinti, azzal egyenértékű rendszer, azt az üzemeltető repülésbiztonság-irányítási rendszerének hatályába bele kell foglalni.

c) A 6. Annex I. Rész, illetőleg a III. Rész II. paragrafusa szerint a nemzetközi kereskedelmi légi közlekedésben való részvételre feljogosított repülőgép- vagy helikopterüzemeltetők részére szolgáltatásokat biztosító, jóváhagyott karbantartó szervezetek;

d) légi járművek, hajtóművek vagy légszárak típustervezéséért felelős szervezetek a 8. Annex szerint;

e) Légiforgalmi szolgálatok (ATS) a 11. Annex szerint; és

f) a tanúsítvánnyal rendelkező repülőterek üzemeltetői, a 14. Annex I. Kötete szerint.

Megjegyzés.— A repülésbiztonság-irányítási rendszerek a szolgáltatók általi bevezetésével kapcsolatos további rendelkezések a 4. Fejezetben találhatók.

3.3.2.2 Ajánlás.— *Az Államoknak javasolt annak biztosítása, hogy a szolgáltatók és az üzemeltetők által megállapított repülésbiztonsági teljesítménymutatók és célértékek az Állam által elfogadhatók legyenek.*

Megjegyzés.— A megfelelő repülésbiztonsági teljesítménymutatók és célértékek beazonosítására vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

3.3.2.3 A 6. Annex II. Rész 3. paragrafusa szerint a nemzeti nyilvántartásnak meg kell állapítani a nagy vagy turbosugarhajtóműves repülőgépeket üzemeltető nemzetközi általános repülésben részt vevő üzemeltetők számára a repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésének kritériumait.

Megjegyzés.— A repülésbiztonság-irányítási rendszerek a nemzetközi általános repülésben részt vevő üzemeltetők általi bevezetésével kapcsolatos további rendelkezések a 4. Fejezetben található.

3.3.2.4 A lajstromozó Állam által a 3.3.2.3. pontban megállapított kritériumoknak tartalmazniuk kell a repülésbiztonság-irányítási rendszer 2. Függelékben ismertetett kereteit és elemeit.

Megjegyzés.— A repülésbiztonság-irányítási rendszer a nemzetközi általános repülésben részt vevő üzemeltetők általi bevezetésének kritériumaira vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

3.3.3 Balesetek és repülőesemények kivizsgálása

Az Államoknak létre kell hozni egy, a 13. Annex szerinti baleset- és repülőesemény kivizsgálási folyamatot, támogatva ezzel a repülésbiztonság nemzeti szintű irányítását.

3.3.4 A veszélyek felismerése és repülésbiztonsági kockázatértékelés

3.3.4.1 Az Államoknak létre kell hozni és fenn kell tartani egy, az összegyűjtött repülésbiztonsági adatokból a veszélyek beazonosítására irányuló folyamatot.

1. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági adatok gyűjtéséről, elemzéséről, megosztásáról és cseréjéről szóló további információk az 5. Fejezetben olvashatók.

2. Megjegyzés.— A megelőző tevékenységek alapjául szolgáló veszélyek és repülésbiztonsági problémák beazonosítását szolgáló további információk a balesetek és repülőesemények végső kivizsgálási jegyzőkönyveiből gyűjthetők ki.

3.3.4.2 Az Államoknak olyan folyamatot kell kidolgozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja a feltárt veszélyekkel kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatok beazonosítását.

3.3.5 A repülésbiztonsági kockázatok kezelése

3.3.5.1 Az Államoknak az 1. Függelék 8. bekezdése szerinti követelményeket kell megállapítani a repülésbiztonsági problémák megoldási mechanizmusait illetően.

3.3.5.2 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasolt a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló folyamat kidolgozása és fenntartása.*

1. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági kockázatok kezelését szolgáló tevékenységekbe a következők is beletartozhatnak: a kockázatok elfogadása, mérséklése, elkerülése vagy áthárítása.

2. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági kockázatok és repülésbiztonsági problémák mögött gyakran olyan tényezők húzódnak meg, amelyeket gondosan fel kell mérni.

3.4 A repülésbiztonság nemzeti szintű biztosítása

3.4.1 Megfigyelési kötelezettségek

3.4.1.1 Az Államoknak teljesíteniük kell az 1. Függelék 7. bekezdése szerinti megfigyelési kötelezettségeiket.

Megjegyzés.— A szolgáltató megfigyelése során figyelembe kell venni a repülésbiztonsági teljesítményt, valamint a szolgáltató által kínált repülési termékek vagy szolgáltatások méretét és komplexitását.

3.4.1.2 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasoljuk, az olyan eljárások kidolgozását, amelyek lehetővé teszik, hogy az ellenőrzéseket, auditokat és felméréseket első sorban a jelentősebb repülésbiztonsági aggályokkal vagy szükségletekkel járó területekre vonatkozólag végezzék el.*

Megjegyzés.— A szervezeti kockázati profilok, a veszélyfelismerés és kockázatértékelés eredményei, valamint a megfigyelés eredményei információkat biztosíthatnak az ellenőrzések, auditok és felmérések prioritási sorrendjének kialakításához.

3.4.1.3 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasolt az egyes szolgáltatók repülésbiztonsági teljesítményének időközönkénti felülvizsgálata.*

3.4.2 Nemzeti repülésbiztonsági teljesítmény

3.4.2.1 Az Államoknak meg kell állapítani a nemzeti repülésbiztonsági programjuk által elérendő repülésbiztonsági teljesítmény elfogadható szintjét.

1. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági teljesítmény egy Állam számára elfogadható szintje a nemzeti repülésbiztonsági program bevezetésével és fenntartásával érhető el; a repülésbiztonsági teljesítménymutatók és célértékek megmutatják a repülésbiztonság-irányítás eredményességét, valamint annak mértékét, hogy az mennyire épül a már meglévő repülésbiztonsági szabványokra és ajánlott gyakorlatokra.

2. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági teljesítménymutatók és célértékek megállapítására, valamint a repülésbiztonsági teljesítmény elfogadható szintjére vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

3.4.2.2 **Ajánlás.**— *Az Államok részére javasolt a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére és a repülésbiztonsági problémák megoldására tett intézkedések eredményességének értékelésére szolgáló folyamat kidolgozása és fenntartása.*

Megjegyzés.— A repülésbiztonsági értékelés eredményei felhasználhatók a tevékenységek fontossági sorrendjének kialakítására a repülésbiztonsági kockázatok kezelése érdekében.

3.4.2.3 **Ajánlás.**— *Az Államok számára javasolt a saját nemzeti repülésbiztonsági programjuk eredményességének értékelése a repülésbiztonsági teljesítmény átfogó szintjének folyamatos növelése érdekében.*

3.5 A repülésbiztonság nemzeti szintű előmozdítása

3.5.1 A repülésbiztonsági információk belső kommunikációja és terjesztése

Ajánlás.— *Az Államok számára javasolt a repülésbiztonsági tudatosság és a repülésbiztonsági információk megosztásának előmozdítása, támogatva ezzel egy pozitív, az eredményes nemzeti repülésbiztonsági programot is elősegítő repülésbiztonsági kultúra kialakulását az Államon belül működő légitársasági szervezetek körében.*

3.5.2 A repülésbiztonsági információk külső kommunikációja és terjesztése

Ajánlás.— *Az Államok számára javasolt a repülésbiztonsági tudatosság és a repülésbiztonsági információknak a repülő társadalommal történő megosztásának előmozdítása, támogatva ezzel egy pozitív repülésbiztonsági kultúra kialakulását.*

1. Megjegyzés.— *A repülésbiztonsági információk cseréjének és megosztásának részleteit az 5. Fejezet 5.4. pontja tartalmazza.*

2. Megjegyzés.— *A repülésbiztonsági tudatosság magában foglalhatja a repülő társadalom számára hozzáférhető repülésbiztonsági képzést is.*

4. FEJEZET REPÜLSÉBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI RENDSZER (SMS)

1. Megjegyzés.— *A repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésére vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).*

2. Megjegyzés.— *A szervezetek egy repülésbiztonság-irányítási rendszert több szolgáltató által végzett tevékenységre is kiterjeszhetnek.*

4.1 Általános

4.1.1 Egy szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerét:

- a) a 2. Függelékben ismertetett keretelemekkel összhangban kell kidolgozni; és
- b) annak arányban kell állnia a szolgáltató méretével és az általa kínált légitársasági termékek vagy szolgáltatások komplexitásával.

4.1.2 Az Állam kötelesek gondoskodni arról, hogy a szolgáltatók tervet dolgozzanak ki a repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésének elősegítésére.

4.1.3 Az 1. Annexben részletezett, olyan jóváhagyott oktatási intézmények repülésbiztonság-irányítási rendszereit, amelyek a légitársaságok üzemeltetésével kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatoknak vannak kitéve szolgáltatásaik biztosítása során, elfogadhatóvá kell tenni a szervezet jóváhagyásáért felelős Állam számára.

4.1.4 A 6. Annex I. Rész, illetőleg a III. Rész II. paragrafusa szerint a tanúsítvánnyal rendelkező, nemzetközi kereskedelmi légitársaságokban való részvételre jogosult repülőgép- vagy helikopterüzemeltetők repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni az üzemeltető Állam számára.

Megjegyzés.— *Ha a karbantartási tevékenységeket nem a 6. Annex I. Rész 8.7. pont szerint jóváhagyott karbantartó szervezet végzi, hanem a 6. Annex I. Rész 8.1.2. pont vagy a*

III. Rész II. Paragrafus 6.1.2. pont szerinti, azzal egyenértékű rendszer, azt az üzemeltető repülésbiztonság-irányítási rendszerének hatályába bele kell foglalni.

4.1.5 A 6. Annex I. Rész, illetőleg a III. Rész II. paragrafusa szerint a nemzetközi kereskedelmi légitársaságokban való részvételre feljogosított repülőgépek vagy helikopterek tekintetében szolgáltatásokat biztosító, jóváhagyott karbantartó szervezetek repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni a szervezet engedélyezéséért felelős Állam számára.

4.1.6 A 8. Annex szerint a légitársaságok, hajtóművek vagy légcsavarok típustervezéséért felelős szervezetek repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni a tervező Állam számára.

4.1.7 A 8. Annex szerint a légitársaságok, hajtóművek vagy légcsavarok gyártásáért felelős szervezetek repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni a gyártó Állam számára.

4.1.8 A 11. Annex szerint a légitársasági szolgáltató szervezetek repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni az illető szervezet kijelöléséért felelős Állam számára.

4.1.9 A 14. Annex I. Kötet szerint a tanúsítvánnyal rendelkező repülőterek repülésbiztonság-irányítási rendszereit elfogadhatóvá kell tenni az illető repülőtér tanúsítványainak kiadásáért felelős Állam számára.

4.2 Nemzetközi általános célú (kisgépes) repülés — repülőgépek

Megjegyzés.— A repülésbiztonság-irányítási rendszer a nemzetközi általános célú (kisgépes) repülésben történő bevezetésének kritériumaira vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859), valamint az iparági gyakorlati kódexek tartalmazzák.

A 6. Annex II. Rész 3. paragrafusa szerint a nagy, vagy turbosugarhajtóműves repülőgépeket üzemeltető, nemzetközi általános repülésben részt vevő üzemeltetők repülésbiztonság-irányítási rendszereinek arányban kell állnia a műveletek volumenével és komplexitásával, valamint meg kell felelniük a lajstromozó Állam által támasztott követelményeknek.

1. Megjegyzés.— A lajstromozó Állam által támasztandó követelményekre vonatkozó további rendelkezések a 3. Fejezetben találhatóak.

2. Megjegyzés.— A lajstromozó Állam a bérbeadással, charter szolgáltatásokkal és cserével kapcsolatos felelősségeire vonatkozó iránymutatást az Üzemeltetési felügyelet, az engedélyezés és a folyamatos ellenőrzés eljárási kézikönyve (Doc 8335) tartalmazza. A lajstromozó Állam felelősségeinek a légitársaság üzemeltetőjének székhelye (vagy, ha ilyen nincs, a lakóhelye) szerinti államra történő átruházásával kapcsolatos iránymutatást a 83. bis cikkely szerint a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény 83 bis cikkelyének bevezetéséről szóló kézikönyv (Doc 10059) tartalmazza.

5. FEJEZET A REPÜLÉSBIZTONSÁGI ADATOK ÉS INFORMÁCIÓK

GYŰJTÉSE, ELEMZÉSE, VÉDELME, MEGOSZTÁSA ÉS CSERÉJE

Megjegyzés.— Ezen fejezet célja annak biztosítása, hogy a repülésbiztonsági adatok és információk folyamatosan hozzáférhetőek legyenek a repülésbiztonság-irányítási tevékenységek támogatása érdekében.

5.1 Repülésbiztonsági adatokat gyűjtő és feldolgozó rendszerek

5.1.1 Az Államoknak repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszereket (SDCPS) kell létrehozniuk a repülésbiztonsági adatok és információk rögzítése, tárolása, konzolidációja és elemzése érdekében.

1. Megjegyzés.— Az SDCPS rendszerek adatfeldolgozó és továbbító rendszerek, repülésbiztonsági adatbázisok, az információcserét szolgáló eljárások, valamint többek között, a következő, rögzített információk összessége:

- a) a balesetek és repülőesemények kivizsgálására vonatkozó adatok és információk;*
- b) az Állam hatóságai vagy légitársasági szolgáltatók által végzett repülésbiztonsági kivizsgálásokkal kapcsolatos adatok és információk;*
- c) az 5.1.2. pontban ismertetett, kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszerek;*
- d) az 5.1.3. pontban ismertetett, önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszerek;*
- e) saját információ-gyűjtő rendszerek, beleértve a 6. Annex I. Rész 3. Fejezet szerinti automatikus adatrögzítő rendszereket, valamint a kézi adatrögzítő rendszereket is.*

2. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszerekre vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

3. Megjegyzés.— A “repülésbiztonsági adatbázis” kifejezés egy vagy több adatbázisra is érthető.

4. Megjegyzés.— A repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszer állami, iparági és nyilvános forrásokból származó adatokat is tartalmazhat, és reaktív és proaktív repülésbiztonsági adat és információ gyűjtési módszereken is alapulhat.

5. Megjegyzés.— az iparág-specifikus repülésbiztonsági jelentési rendelkezéseket a többi Annex, a PANS és SUPP dokumentumok tartalmazzák. A nemzeti repülésbiztonsági programok eredményes bevezetésének elismert előnye, hogy az integrált megközelítést biztosít a repülésbiztonsági adatok és információk minden forrásból történő összegyűjtésére és elemzésére.

5.1.2 Az Államoknak létre kell hozni egy kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszert, amely a repülőesemények jelentését is magában foglalja.

5.1.3 A kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszer által le nem fedett repülésbiztonsági adatok és információk összegyűjtésére az Államoknak létre kell hozni egy önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszert.

5.1.4 **Ajánlás.**— *Javasolt, hogy nemzeti repülésbiztonsági program bevezetéséért felelős nemzeti hatóságok hozzáféréssel rendelkezzenek az 5.1.1. pontban ismertetett repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszerhez, támogatva ezzel a repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségeiket a 3. Függelékben felsorolt alapelvek szerint.*

Megjegyzés.— *A nemzeti repülésbiztonsági program bevezetéséért felelős nemzeti hatóságok magukban foglalják a balesetkivizsgáló hatóságokat is.*

5.1.5 **Ajánlás.**— *A repülésbiztonsági információk megosztásának és cseréjének lehetővé tétele érdekében javasolt, hogy a repülésbiztonsági adatbázisban szabványosított osztályozási rendszert használjunk.*

Megjegyzés.— *Az Államok részére javasolt az ADREP rendszerrel kompatibilis rendszer használata. Az ADREP rendszerre vonatkozó további információkat a 13. Annex 7. Fejezet tartalmazza.*

5.2 Repülésbiztonsági adatok és információk elemzése

5.2.1 Az Államoknak létre kell hozni és fenn kell tartani egy olyan folyamatot, amely segítségével a repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszerből és a kapcsolt repülésbiztonsági adatbázisokból származó repülésbiztonsági adatok és információk elemezhetőek.

1. *Megjegyzés.*— *A nemzeti szintű konkrét, a nemzeti repülésbiztonsági kockázatkezelési és a repülésbiztonságot garantáló rendszer részeként a veszélyek beazonosítására vonatkozó rendelkezések a 3. Fejezetben található.*

2. *Megjegyzés.*— *A repülésbiztonsági adatok és információk az adott Állam által végrehajtott elemzésének célja, hogy felismerjük az olyan szisztematikus és több területet is érintő veszélyeket, amelyek beazonosítása egyébként az egyes szolgáltatók és üzemeltetők repülésbiztonsági adatok elemzését szolgáló folyamatai által nem lenne lehetséges.*

3. *Megjegyzés.*— *A folyamat a repülésbiztonsági adatok elemzésének prediktív módszereit is magába foglalhatja.*

5.3 Repülésbiztonsági adatok és információk védelme

5.3.1 Az Államoknak az önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszerek által rögzített és az ilyen rendszerekből vagy az ezekkel kapcsolatban álló forrásokból származtatható repülésbiztonsági adatokat a 3. Függelék szerint védeni kell.

Megjegyzés.— *Az adatok forrásai az egyes személyeket és szervezeteket is magukban foglalják.*

5.3.2 Ajánlás.— Az Államok számára javasolt az 5.3.1. pontban hivatkozott repülésbiztonsági adatok védelmét kiterjeszteni a kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszerek által rögzített és az ilyen rendszerekből vagy az ezekkel kapcsolatban álló forrásokból származtatható adatokra is.

1. Megjegyzés.— Az olyan, a jelentések megtételét elősegítő környezet, ahol az alkalmazottak és az operatív személyzet bizhat abban, hogy a képzésükkel és tapasztalataikkal arányos cselekedeteik vagy mulasztásaik nem vonnak büntetést maguk után, alapvető fontosságú a repülésbiztonsággal kapcsolatos jelentések megtétele szempontjából.

2. Megjegyzés.— A kötelező és az önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszerre vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

5.3.3 Az 5.3.1. és 5.3.2. pontok szerint az Államok az 5.1. és az 5.2. pont szerint gyűjtött, tárolt vagy elemzett repülésbiztonsági adatokat vagy információkat a repülésbiztonság fenntartásától vagy javításától eltérő célok érdekében nem tehetik hozzáférhetővé és nem használhatják fel, kivéve, ha az illetékes hatóság a 3. Függelék szerint úgy határoz, hogy a kivétel elve alkalmazandó.

5.3.4 Az 5.3.3. pont rendelkezéseitől eltérően az Államokat tilos megakadályozni abban, hogy a repülésbiztonság fenntartásához vagy javításához szükséges megelőző, korrekciós vagy helyreállító tevékenység céljaira a repülésbiztonsági adatokat vagy információkat felhasználják.

Megjegyzés.— Az annak biztosítását szolgáló intézkedések, hogy a 13. Annexben ismertetett kivizsgálási dokumentumok védelmével ez ne ütközzön, a 3. Függelék 1.2. pontjában található.

5.3.5 Az Államoknak meg kell tenniük a repülésbiztonsággal kapcsolatos, az 5.1.2. és 5.1.3. pontban hivatkozott jelentésekre történő ösztönzéshez szükséges lépéseket, ide értve a pozitív repülésbiztonsági kultúra előmozdítását is.

Megjegyzés.— A pozitív repülésbiztonsági kultúrára vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

5.3.6 Ajánlás.— Az Államok számára javasolt a repülésbiztonsági jelentések megtételének elősegítése és előmozdítása hatályos jogszabályaik és szabályzataik szükség szerinti módosításával.

5.3.7 Ajánlás.— az 5.3.3. pontban hivatkozott elhatározás támogatása érdekében az Államok számára javasolt a repülésbiztonsággal megbízott állami szerveik és hatóságaik, valamint az igazságszolgáltatással megbízott szervezeteik közötti megfelelő megállapodások megkötése és alkalmazása. Az ilyen megállapodások során javasolt a 3. Függelékben ismertetett alapelveket is figyelembe venni.

Megjegyzés.— Ezek a megállapodások jogi szabályozás, protokollok, hivatalos megállapodások vagy feljegyzések formájában is hivatalossá tehetők.

5.4 A repülésbiztonsági információk megosztása és cseréje

Megjegyzés.— A megosztás az információk ellenszolgáltatás nélküli biztosítását, a csere pedig az információk kölcsönös cseréjét jelenti.

5.4.1 Ha egy Állam a repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszerben található információk elemzése során szerinte más Államok számára is értékkel bíró repülésbiztonsági problémákat azonosít be, az illető Állam az ilyen repülésbiztonsági információkat a lehető legrövidebb időn belül köteles az érintett Államok tudomására hozni. Az ilyen információk megosztása előtt az Államoknak a repülésbiztonsági információk védelmének és megosztási feltételeinek tekintetében meg kell állapodniuk. A megállapodott védelmi szinteknek és feltételeknek meg kell felelniük a 3. Függelékben foglaltaknak.

5.4.2 Az Államoknak elő kell segíteniük a repülésbiztonsági információk megosztását vagy cseréjét szolgáló hálózatok kialakítását a légiközlekedési rendszer használóinak körében, és lehetővé kell tenniük a repülésbiztonsági információk megosztását és cseréjét, kivéve, ha azt a nemzeti jogszabályok nem teszik lehetővé.

Megjegyzés.— A repülésbiztonsági információk megosztásáról szóló információkat az ICAO Globális repülésbiztonsági terv (Doc 10004) c. dokumentumban a Repülésbiztonsági információk megosztására és felhasználására vonatkozó magatartási kódex tartalmazza.

1. FÜGGELÉK A NEMZETI REPÜLSBIZTONSÁGI FELÜGYELETI RENDSZER (SSO) KRITIKUS FONTOSSÁGÚ ELEMEI (CE)

(Ld. a 3. Fejezetet)

1. *Megjegyzés.— Az Állam számára a repülésbiztonság felügyeletével kapcsolatos felelősségének átruházását lehetővé tevő rendszer kritikus fontosságú elemeire (CE) vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-felügyeleti kézikönyv „A” része, a Nemzeti repülésbiztonság-felügyeleti rendszer létrehozása és irányítása (Doc9734) tartalmazza.*

2. *Megjegyzés.— A “releváns hatóságok vagy ügynökségek” kifejezést általános értelemben használjuk, mely magában foglal minden, a repülésbiztonság irányításával és felügyeletével foglalkozó hatóságot, amelyet az Államok külön jogalanyként hoznak létre, pl.: Polgári légiközlekedési hatóságok, repülőtéri igazgatóságok, légiforgalmi rendszert felügyelő hatóságok, balesetkivizsgáló hatóságok és meteorológiai hatóságok.*

3. *Megjegyzés.— A nemzeti repülésbiztonsági felügyeleti rendszer kulcsfontosságú elemei a repülésbiztonsági felügyeleti feladatokat ellátó hatóságok, balesetek és repülőesemények kivizsgálásával vagy egyéb repülésbiztonság-irányítási feladatokkal foglalkozó hatóságok tekintetében alkalmazandók.*

4. *Megjegyzés.— A specifikusan a légiüzemeltetők repülésbiztonságának felügyeletére vonatkozó előírásokat ld. a 6. Annex 5. Függelék I. Részében és a 6. Annex 1. Függelék III. Részében.*

1. Elsődleges, repüléssel kapcsolatos jogszabály (CE-1)

1.1 Az Államoknak olyan, átfogó és eredményes légiközlekedési jogszabályokat kell kihirdetniük, amelyek arányosak a légiközlekedési tevékenységük nagyságával és

összetettségével, és amelyek megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény által támasztott követelményeknek annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a polgári repülés biztonságának felügyeletét és irányítását, valamint a jogszabályok betartatását az illetékes, e célból létrehozott hatóságokon vagy ügynökségeken keresztül.

Megjegyzés.— Ez azt is magában foglalja, hogy a légitözlekedést szabályozó jogszabály releváns és az Állam számára megfelelő legyen.

1.2 A légitözlekedést szabályozó jogszabálynak a repülésbiztonsági felügyeleti feladatokat ellátó személyzet részére hozzáférést kell biztosítania a repülési tevékenységet folytató egyének vagy szervezetek légitözmeihez, létesítményeihez, a személyzetéhez és a kapcsolódó dokumentumokhoz.

2. Specifikus operatív szabályok (CE-2)

Az Államoknak olyan szabályozásokat kell kihirdetniük, amelyek minimum követelményként az elsődleges légitözlekedést szabályozó jogszabály által előírt nemzeti követelményeket írnak elő a szabványosított működési eljárások, termékek, szolgáltatások, berendezések és infrastruktúra tekintetében, a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény Annexeivel összhangban.

Megjegyzés.— A “szabályozás” kifejezést általános értelemben használjuk. Magában foglalja az utasításokat, szabályokat, rendeleteket, irányelveket, jogszabályokat, követelményeket, szabályzatokat és egyéb rendelkezéseket.

3. A nemzeti rendszer és feladatai (CE-3)

3.1 Az Államoknak olyan, releváns hatóságokat vagy ügynökségeket kell létrehozniuk, amelyek elegendő és megfelelő képesítéssel rendelkező személyzettel működnek, és elegendő anyagi erőforrás áll rendelkezésükre a repülésbiztonság irányításához.

3.2 Az Államok hatóságainak vagy ügynökségeinek a fenti repülésbiztonsági feladatokat el kell látni és az ilyen célkitűzéseknek meg kell felelni, ily módon kell ellátniuk a repülésbiztonság-irányítási feladataikat.

Megjegyzés.— Ez magában foglalja az Állam légitözlekedési szervezeteinek részvételét az illető Államban végzett repülésbiztonság-irányítási feladatokban, valamint a feladatok, felelősségi körök, és az ilyen szervezetek egymáshoz való viszonyának leírását is.

3.3 **Ajánlás.**— Az Államok számára javasolt az olyan szükséges intézkedések megtétele, mint például a javadalmazás és a munkavégzés feltételeinek biztosítása, amelyek biztosítják, hogy a repülésbiztonsági felügyeleti feladatok ellátására megfelelően képzett személyzet kerül toborzásra és őket meg is lehet tartani.

3.4 Az Államok kötelesek olyan iránymutatást adni a repülésbiztonsági felügyeleti feladatokat ellátó személyzet részére, amely tartalmaz etikai, személyes magatartási szabályokat, és a valós vagy vélt érdekellentétek kerülését a hivatalos feladatok ellátása során.

3.5 **Ajánlás.**— A repülésbiztonság-felügyeleti feladatokat ellátó személyzet tekintetébeni igényeik meghatározására az Államok számára egy olyan módszertan használata javasolt,

amely tekintetbe veszi az illető Államban végrehajtott légiközlekedési tevékenységek volumenét és komplexitását.

Megjegyzés.— Továbbá, a 6. Annex 5. Függelék I. Része és a 6. Annex 1. Függelék III. Része az üzemeltető Állama részére előírja az ilyen módszertan használatát a szükséges felügyeleti személyzet számának meghatározására. A felügyeleti személyzet a repülésbiztonság-felügyeleti feladatokat ellátó személyzet egy részhalmaza.

4. Szakképzett műszaki személyzet (CE-4)

4.1 Az Államoknak le kell meg kell állapítaniuk a repülésbiztonsági feladatokat ellátó műszaki személyzettel szemben állított követelményeket, biztosítaniuk kell az alap-és ismétlődő továbbképzést az ilyen személyzet kompetenciájának a kívánt szinten tartására és növelésére.

4.2 Az Államoknak be kell vezetniük egy, a műszaki személyzet képzési dokumentációit nyilvántartó rendszert.

5. Műszaki iránymutatás és eszközök, a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információk biztosítása (CE-5)

5.1 Az Államoknak a műszaki személyzet számára repülésbiztonság-felügyeleti feladataik eredményes és a szabvány eljárásoknak megfelelő ellátásához megfelelő létesítményeket, átfogó és naprakész műszaki iránymutatási anyagokat és eljárásokat, a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információkat, eszközöket és berendezéseket, szükség esetén közlekedési eszközöket kell biztosítani.

5.2 Az Államoknak technikai iránymutatást kell biztosítaniuk a légiközlekedési iparág számára a releváns szabályozások bevezetése tekintetében.

6. Szakszolgálati engedélyek és tanúsítványok kiadása, jóváhagyási és hozzájárulási kötelezettségek (CE-6)

Az Államoknak dokumentált folyamatokat és eljárásokat kell bevezetniük annak biztosítására, hogy a légiközlekedési tevékenységeket végrehajtó egyének és szervezetek még az adott légiközlekedési tevékenységre jogosító szakszolgálati engedély, tanúsítvány, jóváhagyás vagy hozzájárulás megszerzése előtt megfeleljenek a velük szemben támasztott követelményeknek.

7. Megfigyelési kötelezettségek (CE-7)

Az Államoknak dokumentált megfigyelési folyamatokat kell bevezetniük az ellenőrzések meghatározása és tervezése, auditok és figyelemmel kísérelő tevékenységek folyamatos végrehajtása segítségével, melyek biztosítják, hogy a légiközlekedési szakszolgálati engedélyek, tanúsítványok, jogosítások és jóváhagyások tulajdonosai folyamatosan megfeleljenek a megállapított követelményeknek. Ez magában foglalja a hatóság által a repülésbiztonság-felügyeleti feladatok hatóság nevében történő ellátására kijelölt személyzet megfigyelését is.

8. A repülésbiztonsági problémák megoldása (CE-8)

8.1 Az Államoknak a beazonosított repülésbiztonsági problémák megoldása érdekében dokumentált folyamatokat kell alkalmazniuk a megfelelő, betartatásig terjedő intézkedések meghozatalához.

8.2 Az Államoknak kellő időben gondoskodniuk kell a repülésbiztonsági problémák megoldásáról egy olyan rendszer alkalmazásával, amely a fejlődést figyelemmel kíséri, és azt rögzíti, ide értve a légiközlekedési tevékenységeket végrehajtó egyéneknek és szervezeteknek az ilyen problémák megoldására irányuló cselekedeteit.”

2. FÜGGELÉK A REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI RENDSZER (SMS) KERETEI

(Ld. a 4. Fejezet 4.1.1. pontot)

1. Megjegyzés.— A repülésbiztonság-irányítási rendszer kereteinek bevezetésére vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

2. Megjegyzés.— A szolgáltató egyéb szervezetek felé alkalmazott interfészei jelentősen hozzájárulhatnak termékeik vagy szolgáltatásaik biztonságához. A repülésbiztonság-irányítási rendszerhez kapcsolódó interfészek irányítására vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

3. Megjegyzés.— A jelen függelék értelmezésében, a szolgáltatókra vonatkozólag az „elszámoltathatóság” egy nem delegálható „kötelezettséget” jelent. A „felelősségi körök” olyan funkciókra és tevékenységekre vonatkoznak, amelyek delegálhatók.

Jelen függelék egy repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésének és működtetésének kereteit határozza meg. Ez a keret négy komponenset és tizenkét elemet tartalmaz, amelyek a repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésének minimum követelményeit képezik:

1. Repülésbiztonsági politika és célkitűzések
 - 1.1 A vezetőség elkötelezettsége
 - 1.2 Repülésbiztonsági elszámoltathatóság és felelősségi körök
 - 1.3 A kulcsfontosságú repülésbiztonsági személyzet kijelölése
 - 1.4 A vészhelyzet-elhárítás tervezésének koordinációja
 - 1.5 A repülésbiztonság-irányítási rendszer dokumentálása
2. A repülésbiztonsági kockázatok kezelése
 - 2.1 A veszélyek beazonosítása
 - 2.2 A repülésbiztonsági kockázatok értékelése és csökkentése
3. A repülésbiztonság biztosítása
 - 3.1 Repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérése és mérése
 - 3.2 A változások kezelése
 - 3.3 A repülésbiztonság-irányítási rendszer folyamatos fejlesztése

4. A repülésbiztonság előmozdítása

4.1 Képzés és oktatás

4.2 Repülésbiztonsággal kapcsolatos kommunikáció

1. Repülésbiztonsági politika és célkitűzések

1.1 A vezetőség elkötelezettsége

1.1.1 A szolgáltató köteles repülésbiztonsági politikáját a nemzetközi és nemzeti követelményekkel összhangban meghatározni. A repülésbiztonsági politikával szemben támasztott követelmények:

- a) a repülésbiztonsági politikának tükröznie kell a szervezet elkötelezettségét a repülésbiztonság iránt, ide értve a pozitív repülésbiztonsági kultúra előmozdítását;
- b) egyértelműen ki kell nyilatkoztatnia a repülésbiztonsági politika megvalósításához szükséges erőforrások biztosításának mikéntjét;
- c) tartalmaznia kell a repülésbiztonsági jelentéstételi eljárásokat;
- d) egyértelműen jeleznie kell, hogy a szolgáltató repülési tevékenységeivel kapcsolatos mely magatartás elfogadhatatlan, és tartalmaznia kell azokat a körülményeket is, amelyek fennállása esetén a fegyelmi retorzió nem alkalmazandó;
- e) a szervezet felelős tisztségviselőjének aláírásával el kell látni;
- f) azt láthatóan jóvá kell hagyni és a szervezet egésze felé kommunikálni kell; és
- g) időszakosan felül kell vizsgálni annak relevanciájának és a szolgáltató számára történő megfelelőségének biztosítása érdekében.

1.1.2 repülésbiztonsági politikájára tekintettel a szolgáltató köteles a repülésbiztonsági célkitűzéseit meghatározni. A repülésbiztonsági célkitűzésekkel szemben támasztott követelmények:

- a) a repülésbiztonsági teljesítmény 3.2.1. pontban ismertetett figyelemmel kísérésének és mérésének alapját képezi;
- b) tükrözi a szolgáltató elkötelezettségét a repülésbiztonság-irányítási rendszer általános eredményességének folyamatos fenntartása és javítása iránt;
- c) azt a szervezet egésze felé kommunikálni kell; és
- d) időszakosan felül kell vizsgálni annak relevanciájának és a szolgáltató számára történő megfelelőségének biztosítása érdekében.

Megjegyzés.— A repülésbiztonsági célok kitűzésére vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

1.2 Repülésbiztonsági elszámoltathatóság és felelősségi körök

A szolgáltató köteles:

- a) beazonosítani azt az elszámoltatható tisztségviselőt, aki egyéb funkcióitól függetlenül felelős a szervezet nevében az eredményes repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetéséért és működtetéséért;
- b) a repülésbiztonsági elszámoltathatósági vonalakat egyértelműen meghatározni a szervezet egészére vonatkozólag, beleértve a közvetlen repülésbiztonsági elszámoltathatóságot a felső vezetés részéről;
- c) beazonosítani a vezetőség minden tagjára vonatkozó felelősségi köröket, egyéb funkcióikra való tekintet nélkül; a szervezet repülésbiztonsági teljesítményére tekintettel ugyanezt meg kell tennie minden alkalmazott esetében is;
- d) dokumentálni és kommunikálni a repülésbiztonsági elszámoltathatóságot, felelősségi köröket és jogköröket a szervezet egészére vonatkozólag; és
- e) meghatározni azon vezetőségi szinteket, amelyek döntéshozatali jogkörrel rendelkeznek a repülésbiztonsági kockázati tolerancia tekintetében.

1.3 A kulcsfontosságú repülésbiztonsági személyzet kijelölése

A szolgáltató köteles egy repülésbiztonsági felelőst kijelölni, akinek feladata a repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetése és fenntartása.

Megjegyzés.— A szolgáltató méretétől, valamint az általa kínált repülési termékek vagy szolgáltatások komplexitásától függően a repülésbiztonság-irányítási rendszer bevezetésével és fenntartásával kapcsolatos felelősségi köröket egy vagy több személynek is ki lehet osztani, aki repülésbiztonsági felelős szerepkörét fő funkcióként vagy egyéb tevékenységei mellett látja el, azonban az ebből adódó összeférhetetlenséget kerülni kell.

1.4 A vészhelyzet-elhárítás tervezésének koordinációja

A légi járművek üzemeltetése során előforduló balesetek és repülőesemények és egyéb légiközlekedési vészhelyzetek tekintetébeni vészhelyzet-elhárítási terv kidolgozásáért és fenntartásáért felelős szolgáltató köteles gondoskodni a vészhelyzet-elhárítási terv azon szervezetek vészhelyzet-elhárítási terveivel történő megfelelő koordinációjáról, amelyekkel a szolgáltatónak termékei és szolgáltatásai biztosítása során koordinálnia kell.

1.5 A repülésbiztonság-irányítási rendszer dokumentálása

1.5.1 A szolgáltatót köteles egy olyan repülésbiztonság-irányítási rendszer kézikönyvet kidolgozni és fenntartani, amely ismerteti:

- a) repülésbiztonsági politikáját és célkitűzéseit
- b) a repülésbiztonság-irányítási rendszerrel szemben támasztott követelményeket;

- c) a repülésbiztonság-irányítási rendszerben foglalt folyamatokat és eljárásokat; és
- d) a repülésbiztonság-irányítási rendszerben foglalt folyamatok és eljárások tekintetében elszámoltathatóságot, felelősségi köröket és jogköröket.

1.5.2 A szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerének dokumentációja részeként köteles egy, a repülésbiztonság-irányítási rendszer működtetésével kapcsolatos nyilvántartást kidolgozni és fenntartani.

Megjegyzés.— A szolgáltató méretétől, valamint az általa kínált repülési termékek vagy szolgáltatások komplexitásától függően a repülésbiztonság-irányítási kézikönyv és a repülésbiztonság-irányítási rendszer működtetésével kapcsolatos nyilvántartás különálló dokumentum formájában is készülhet, de egyéb, a szolgáltató által karbantartott szervezeti dokumentumok részeként is létrehozható.

2. A repülésbiztonsági kockázatok kezelése

2.1 A veszélyek beazonosítása

2.1.1 A szolgáltató köteles egy, a repülési termékeivel vagy szolgáltatásaival kapcsolatos veszélyeket beazonosító folyamatot kidolgozni és működtetni.

2.1.2 A veszélyek beazonosításának a reaktív és proaktív módszerek kombinációján kell alapulnia.

2.2 A repülésbiztonsági kockázatok értékelése és csökkentése

A szolgáltatónak olyan folyamatot kell kidolgoznia és működtetnie, amely biztosítja a feltárt veszélyekkel kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatok elemzését, értékelését és ellenőrzés alatt tartását.

Megjegyzés.— A folyamat a repülésbiztonsági adatok elemzésének prediktív módszereit is magába foglalhatja.

3. A repülésbiztonságot garantáló rendszerek

3.1 Repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérése és mérése

3.1.1 A szolgáltató köteles kidolgozni és működtetni a szervezet repülésbiztonsági teljesítményének ellenőrzésére és a repülésbiztonsági kockázatot ellenőrzés alatt tartó intézkedések eredményességének validálására szolgáló eszközöket.

Megjegyzés.— A belső ellenőrzési folyamat is egy eszköz a repülésbiztonság-irányítási rendszer alapját képező repülésbiztonsági szabályzóknak történő megfelelés figyelemmel kísérése, valamint ezen, a repülésbiztonsági kockázatot ellenőrzés alatt tartó intézkedések, valamint a repülésbiztonság-irányítási rendszer eredményességének értékelésére. A belső ellenőrzés hatókörére vonatkozó iránymutatást a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) tartalmazza (Doc 9859).

3.1.2 A szolgáltató repülésbiztonsági teljesítményét a repülésbiztonsági teljesítménymutatókkal és a repülésbiztonság-irányítási rendszer által a szervezet repülésbiztonsági célkitűzéseinek támogatására kijelölt repülésbiztonsági teljesítménycélokkal történő összehasonlítással kell igazolni.

3.2 A változások kezelése

A szolgáltató köteles egy, a repülési termékeivel vagy szolgáltatásaival kapcsolatos repülésbiztonsági kockázatok szintjét potenciálisan befolyásoló változásokat beazonosító folyamatot kidolgozni és működtetni.

3.3 A repülésbiztonság-irányítási rendszer folyamatos fejlesztése

A szolgáltató köteles repülésbiztonság-irányítási rendszerét figyelemmel kísérni és értékelni annak általános eredményességének folyamatos fenntartása és javítása érdekében.

4. A repülésbiztonságot előmozdító rendszerek

4.1 Képzés és oktatás

4.1.1 A szolgáltató köteles egy olyan repülésbiztonsági képzési programot kidolgozni és működtetni, amely biztosítja a személyzet részére a repülésbiztonság-irányítási rendszerrel kapcsolatos feladatok ellátásához szükséges képzettséget és kompetenciát.

4.1.2 A repülésbiztonsági képzési programnak meg kell felelnie az egyes dolgozók repülésbiztonság-irányítási rendszerben történő részvételi szintjének.

4.2 Repülésbiztonsággal kapcsolatos kommunikáció

A szolgáltató köteles a repülésbiztonsággal kapcsolatos kommunikáció hivatalos eszközeit kidolgozni és fenntartani, amely:

- a) biztosítja, hogy a dolgozók pozíciójuknak megfelelő mértékben ismerjék a repülésbiztonság-irányítási rendszert;
- b) a repülésbiztonság szempontjából kritikus fontosságú információkat közvetít;
- c) elmagyarázza, hogy a repülésbiztonság javítása érdekében tett intézkedések miért kerültek foganatosításra; és
- d) elmagyarázza, hogy a repülésbiztonsági eljárások miért kerültek bevezetésre vagy módosításra.

3. FÜGGELÉK A REPÜLSBIZTONSÁGI ADATOK, INFORMÁCIÓK ÉS A VONATKOZÓ FORRÁSOK VÉDELME NEK ALAPELVEI

(Ld. a 5. Fejezet 5.3. pontot)

1. Megjegyzés.— A repülésbiztonság adatok, repülésbiztonsági információk és a vonatkozó források védelme azok folyamatos rendelkezésre állásának biztosítása érdekében

elengedhetetlenül szükséges, mivel a repülésbiztonsági adatok és információk a repülésbiztonság fenntartásán kívüli, egyéb célokra történő használata az ilyen adatok és információk rendelkezésre állását korlátozhatja, amely negatív kihatással lenne a repülésbiztonságra.

2. Megjegyzés.— Az Államok által alkalmazott jogrendszerek különbözőségére tekintettel az Államok jogszabályaikat rugalmasan, saját politikájuknak és gyakorlataiknak megfelelően alkothatják meg.

3. Megjegyzés.— A jelen függelékben ismertetett alapelvek célja, hogy segítse az Államokat abban, hogy nemzeti jogszabályaikat, szabályzataikat és politikáikat a repülésbiztonsági adatokat és információkat gyűjtő és feldolgozó rendszerekből és a kapcsolódó forrásokból kigyűjtött repülésbiztonsági adatok és információk védelmében megalkossák, ugyanakkor ezen jogszabályok lehetővé tegyék a megfelelő igazságszolgáltatást és a légiközlekedés biztonságának fenntartását és javítását célzó intézkedések foganatosítását.

4. Megjegyzés.— A cél az, hogy a repülésbiztonsági adatok és információk használatának kizárólag a repülésbiztonság fenntartásának és javításának céljaira történő lekorlátozása által ezen repülésbiztonsági adatok és információk folyamatosan hozzáférhetőek legyenek.

1. Általános alapelvek

1.1 Az Államok nemzeti jogszabályaikon, szabályzataikon és politikáikon keresztül kötelesek a repülésbiztonsági adatokat és információkat, valamint a vonatkozó forrásokat megvédeni, biztosítva ezzel:

- a) a repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források védelmének a repülésbiztonság fenntartása és javítása érdekébeni szükségessége és a megfelelő igazságszolgáltatás közötti egyensúlyt;
- b) a repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források ezen függelék szerinti védelmét;
- c) a repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források védelmére feljogosító körülmények meghatározását; és
- d) a repülésbiztonsági adatok és információk folyamatos hozzáférhetőségét a repülésbiztonság fenntartása és javítása céljaira.

Megjegyzés.— A repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források védelme a dokumentum szándéka szerint nem zavarhatja meg a megfelelő igazságszolgáltatást, és a repülésbiztonság fenntartását és javítását sem.

1.2 Ha egy, a 13. Annex szerinti kivizsgálás került elrendelésre, a 13. Annex 5.12. pontjában felsorolt baleset- és eseménykivizsgálási feljegyzések az ott előírt védelem tárgyát képezik, és nem a jelen Annex szerint kerülnek védelem alá.

2. A védelem alapelvei

2.1 Az Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy a repülésbiztonság adatok vagy repülésbiztonsági információk a következő célokra ne kerüljenek felhasználásra:

- a) alkalmazottak, operatív személyzet vagy szervezetek ellen indított fegyelmi, polgári jogi, közigazgatási és büntetőjogi eljárások céljaira;
- b) nyilvánosságra hozatal céljára; vagy
- c) bármely egyéb, a repülésbiztonság fenntartásától és javításától eltérő célra, kivéve, ha arra a kivétel elve vonatkozik.

2.2 Az Államok a repülésbiztonsági adatok és információk, valamint a vonatkozó források védelmét a következők biztosításával kötelesek előírni:

- a) a védelem a repülésbiztonsági adatok és információk jellege szerint kerüljön meghatározásra;
- b) a repülésbiztonsági adatok és információk, valamint a vonatkozó források védelmét biztosító hivatalos eljárást kell létrehozni;
- c) a repülésbiztonsági adatok és információk kizárólag az azok gyűjtésének céljaira használhatóak, kivéve, ha a kivételezés alapelve alkalmazandó; és
- d) a repülésbiztonsági adatok és információk fegyelmi, polgári jogi, közigazgatási és büntetőjogi eljárásokban a kivételezés alapelve alkalmazandóságának mértékéig történő felhasználására kizárólag mérvadó védelmi intézkedések mellett kerüljön sor.

1. Megjegyzés.— A hivatalos eljárás magában foglalhatja azt a követelményt, hogy a repülésbiztonsági adatokat vagy információkat bekérő bármely személy jelölje meg az információkérés indokát.

2. Megjegyzés.— Az ilyen mérvadó óvintézkedések jogi korlátozásokat is tartalmazhatnak, pl. védelmi végzést, zárt ajtó mögötti eljárásokat, a dokumentumok bíró általi előzetes áttekintését a nyilvánosságra hozható részek meghatározása érdekében, valamint az adatok anonimizálását az igazságügyi vagy közigazgatási eljárásokban.

3. A kivétel alapelvei

A repülésbiztonsági adatok, információk és a vonatkozó források védelme alóli kivételeket kizárólag az illetékes hatóság határozhatja meg:

- a) meghatározza, hogy olyan tények és körülmények állnak fenn, amelyek azt jelzik, hogy az eseményt egy, a nemzeti jogszabályok szerint súlyos gondatlanságnak, szándékos kötelességszegésnek vagy bűncselekménynek minősülő cselekedet vagy mulasztás okozhatta;
- b) a repülésbiztonság adatok vagy repülésbiztonsági információk vizsgálatát követően úgy határoz, hogy a megfelelő igazságszolgáltatás érdekében az adatokat fel kell fedni, valamint, hogy az adatok felfedésének haszna meghaladja azok felfedésének a

repülésbiztonsági adatok és információk jövőbeni gyűjtése és hozzáférhetősége tekintetében valószínűsíthető hazai és nemzetközi negatív kihatásait.

- c) a repülésbiztonság adatok vagy repülésbiztonsági információk vizsgálatát követően úgy határoz, hogy a repülésbiztonság fenntartása és javítása érdekében az adatokat fel kell fedni, valamint, hogy az adatok felfedésének haszna meghaladja azok felfedésének a repülésbiztonsági adatok és információk jövőbeni gyűjtése és hozzáférhetősége tekintetében valószínűsíthető hazai és nemzetközi negatív kihatásait.

1. Megjegyzés.— A döntés meghozatala során az illetékes hatóság figyelembe veszi a repülésbiztonsági adatok és információk forrásának hozzájárulását is.

2. Megjegyzés.— Különböző körülmények esetén különböző illetékes hatóságok kerülhetnek kijelölésre. Az illetékes hatóság adott esetben jelentheti az igazságügyi hatóságokat, vagy azon hatóságokat is, amelyek egyébként a nemzeti jogszabályok szerint légitársaságokkal kapcsolatos feladatokat látnak el.

4. Nyilvánosságra hozatal

4.1 Azon Államok, amelyek információkhoz való jogokat fektettek jogszabályba állampolgáraik részére, az ilyen információk nyilvánosságra hozatalát célzó kérések esetén a nyilvánosságra hozataltól eltekinthetnek az önkéntesen biztosított repülésbiztonsági adatok és információk bizalmosságának védelmében.

Megjegyzés.— Az állampolgárok információhoz való jogaiként hivatkozott jogszabályok, szabályzatok és politikák (információs szabadságot, nyílt dokumentációkat, valamint átláthatóságot és adatszolgáltatást biztosító jogszabályok) lehetővé teszik az Állam által birtokolt információk nyilvánosságra hozatalát.

4.2 Ahol a 3. bekezdés szerinti nyilvánosságra hozatal megtörtént, az Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy:

- a) a repülésbiztonsági adatok vagy információk részét képező személyes adatok közzététele a vonatkozó adatvédelmi jogszabályokkal összhangban történjen; vagy
- b) a repülésbiztonsági adatok vagy repülésbiztonsági információk anonimizált, összefoglaló vagy aggregát formában kerüljenek nyilvánosságra.

5. A repülésbiztonsági adatokat és információkat őrző személyek felelőssége

Az Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy minden repülésbiztonsági adatokat és -információkat gyűjtő és feldolgozó rendszer rendelkezzen egy kijelölt adatfelelőssel, aki a repülésbiztonsági adatok és információk jelen függelék szerinti védelmét biztosítja.

Megjegyzés.— Az "adatfelelős" jelenthet egy személyt és egy szervezetet is.

6. A rögzített adatok védelme

1. Megjegyzés.— A nemzeti jogszabályok által előírt, munkakörnyezetben készített felvételek, pl. pilótafülke hangrögzítők (CVR) vagy a légiforgalmi irányítók háttérben zajló

kommunikációjáról és a háttérhangokról készített hangfelvételek a műveleti személyzet részéről a magánéletet sértőnek tekinthetők, amelynek más foglalkozásokat művelők nincsenek kitéve.

2. Megjegyzés.— a repülési adatrögzítő által készített felvételek és a légiforgalmi irányító egységekben készített felvételek a kivizsgálások alatti védelméről szóló, 13. Annex szerinti rendelkezéseket a fent nevezett dokumentum tartalmazza. A repülési adatrögzítő által a normál műveletek keretei között készített felvételekről szóló rendelkezéseket a 6. Annex tartalmazza.

6.1 Az Államok kötelesek nemzeti jogszabályokba foglalt lépéseket tenni a munkahelyen készített háttérzaj-felvételek bizalmosságának megőrzésére, illetve azok nyilvános hozzáféréseinek biztosítására.

6.2 Az Államok kötelesek nemzeti jogszabályaikban rendelkezni a munkahelyen készült, a nemzeti jogszabályok által előírt hangfelvételek védett adatokká nyilvánításáról, amelyek a jelen függelék szerinti védelem és kivételezés tárgyát képezik.”

“Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation

Safety Management

Second Edition, July 2016

This edition supersedes, on 7 November 2019, all previous editions of Annex 19.

For information regarding the applicability of the Standards and Recommended Practices, see Chapter 2 and the Foreword.

International Civil Aviation Organization

AMENDMENTS

Amendments are announced in the supplements to the Products and Services Catalogue; the Catalogue and its supplements are available on the ICAO website at www.icao.int. The space below is provided to keep a record of such amendments.

RECORD OF AMENDMENTS AND CORRIGENDA

AMENDMENTS			
No.	Date applicable	Date entered	Entered by
1	Incorporated in this edition		

CORRIGENDA			
No.	Date of issue	Date entered	Entered by

TABLE OF CONTENTS

Abbreviations

Publications

FOREWORD

CHAPTER 1. Definitions

CHAPTER 2. Applicability

CHAPTER 3. State safety management responsibilities

- 3.1 State safety programme (SSP)
- 3.2 State safety policy, objectives and resources
- 3.3 State safety risk management
- 3.4 State safety assurance

- 3.5 State safety promotion

CHAPTER 4. Safety management system (SMS)

- 4.1 General
- 4.2 International general aviation — aeroplanes

CHAPTER 5. Safety data and safety information collection, analysis, protection, sharing and exchange

- 5.1 Safety data collection and processing systems
- 5.2 Safety data and safety information analysis
- 5.3 Safety data and safety information protection
- 5.4 Safety information sharing and exchange

APPENDIX 1. State safety oversight (SSO) system critical elements (CEs)

- 1. Primary aviation legislation (CE-1)
- 2. Specific operating regulations (CE-2)
- 3. State system and functions (CE-3)
- 4. Qualified technical personnel (CE-4)
- 5. Technical guidance, tools and provision of safety-critical information (CE-5)
- 6. Licensing, certification, authorization and approval obligations (CE-6)
- 7. Surveillance obligations (CE-7)
- 8. Resolution of safety issues (CE-8)

APPENDIX 2. Framework for a safety management system (SMS)

- 1. Safety policy and objectives
- 2. Safety risk management
- 3. Safety assurance
- 4. Safety promotion

APPENDIX 3. Principles for the protection of safety data, safety information and related sources

- 1. General principles
- 2. Principles of protection
- 3. Principles of exception
- 4. Public disclosure
- 5. Responsibility of the custodian of safety data and safety information
- 6. Protection of recorded data

ABBREVIATIONS

(used in this Annex)

ADREP	Accident/incident data reporting
ATS	Air traffic services
CVR	Cockpit voice recorder

RAIO	Regional Accident and Incident Investigation Organization
RSOO	Regional Safety Oversight Organization
SARPS	Standards and Recommended Practices
SDCPS	Safety data collection and processing systems
SMM	Safety management manual
SMP	Safety management panel
SMS	Safety management system
SSO	State safety oversight
SSP	State safety programme

PUBLICATIONS

(referred to in this Annex)

Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)

Annexes to the Convention on International Civil Aviation

Annex 1 — *Personnel Licensing*

Annex 6 — *Operation of Aircraft*

Part I — *International Commercial Air Transport — Aeroplanes*

Part II — *International General Aviation — Aeroplanes*

Part III — *International Operations — Helicopters*

Annex 8 — *Airworthiness of Aircraft*

Annex 11 — *Air Traffic Services*

Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*

Annex 14 — *Aerodromes*

Volume I — *Aerodrome Design and Operations*

Manuals *(The manuals referenced will be updated as necessary to harmonize the terminology with that used in this Annex.)*

Global Aviation Safety Plan (Doc 10004)

Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984)

Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335)

Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059)

Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

Safety Oversight Manual (Doc 9734)

FOREWORD

Historical background

The provisions in this Annex have been developed in response to recommendations provided by the Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Aviation Safety (Montréal, 20 to 22 March 2006) (DGCA/06) and the High-level Safety Conference (Montréal, 29 March to 1 April 2010) (HLSC/2010) regarding the need for an Annex dedicated to safety management. The Air Navigation Commission (186-8), having determined these issues to be of sufficient scope and importance, agreed to establish the Safety Management Panel (SMP) to provide recommendations for the development of this Annex.

The Standards and Recommended Practices (SARPs) in this Annex are intended to assist States in managing aviation safety risks. Given the increasing complexity of the global air transportation system and its interrelated aviation activities required to assure the safe operation of aircraft, this Annex supports the continued evolution of a proactive strategy to improve safety performance. The foundation of this proactive safety strategy is based on the implementation of a State safety programme (SSP) that systematically addresses safety risks.

Effective SSP implementation is a gradual process, requiring time to mature fully. Factors that affect the time required to establish an SSP include the complexity of the air transportation system as well as the maturity of the aviation safety oversight capabilities of the State.

This Annex consolidates material from existing Annexes regarding SSP and safety management systems (SMSs), as well as related elements including the collection and use of safety data and State safety oversight activities. The benefit of drawing together this material into a single Annex is to focus States' attention on the importance of integrating their safety management activities. It also facilitates the evolution of safety management provisions.

Certain State safety management functions required in Annex 19 may be delegated to a regional safety oversight organization or a regional accident and incident investigation organization on behalf of the State.

This Annex that contains SARPs related to responsibilities and processes underlying the safety management by States was first adopted by the Council on 25 February 2013 pursuant to the provisions of Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and designated as Annex 19 to the Convention. The SARPs were based on provisions for safety management initially adopted by the Council in Annexes 1; 6, Parts I, II and III; 8; 11; 13 and 14, Volume I, and on recommendations of the first special meeting of the SMP (Montréal, 13 to 17 February 2012).

In its report to Council on the HLSC/2010 outcomes, the Air Navigation Commission had recommended that the development of the new Annex follow a two-phased process. The focus of the first phase was to establish the safety management Annex through the consolidation and reorganization of existing SARPs. Amendment 1 to Annex 19 includes substantive amendments to the safety management provisions as described below.

In recognition of the need to clarify the relationship between the eight critical elements (CEs) of a State safety oversight (SSO) system found in Appendix 1 and the detailed SSP framework elements previously found in Attachment A, Amendment 1 to Annex 19 consolidates, in Chapter 3, the provisions related to States' safety management responsibility. The CEs of an SSO system constitute the foundation of an SSP. Chapter 3 integrates the eight CEs of the SSO system with the SSP framework elements into a streamlined set of SARPs to facilitate implementation. The CEs remain visible in Appendix 1.

Furthermore, Amendment 1 provides new and amended SMS SARPs to facilitate implementation, including the addition of several explanatory notes. Amendment 1 also extends the applicability of an SMS to organizations responsible for the type design and manufacture of engines and propellers, which is facilitated by the recognition of these organizations in Annex 8.

Finally, Amendment 1 provides enhanced protections to safety data and safety information as well as their sources. One of the key elements of the amendment is that guidance material contained in the former Attachment B to Annex 19 has been upgraded to the status of SARPs, grouped within a new Appendix. The amendment enhances legal safeguards intended to assure the appropriate use and protection of safety information, thereby facilitating its continued availability to support proactive safety improvement strategies. Definitions for safety data and safety information have also been developed to provide clarity to the scope of the provisions, thereby facilitating consistent application.

As a result of the adoption of Amendment 1, the second edition of Annex 19 was published. This edition reflects the extensive nature of the amendment which completes the second phase of the development of the Annex. Amendment 1 was adopted by the Council on 2 March 2016, became effective on 11 July 2016 and applicable on 7 November 2019.

Table A shows the origin of subsequent amendments together with a list of the principal subjects involved and the dates on which the Annex and the amendments were adopted by the Council, when they became effective and when they became applicable.

Action by Contracting States

Notification of differences. The attention of Contracting States is drawn to the obligation imposed by Article 38 of the Convention by which Contracting States are required to notify the Organization of any differences between their national regulations and practices and the International Standards contained in this Annex and any amendments thereto. Contracting States are invited to extend such notification to any differences from the Recommended Practices contained in this Annex, and any amendments thereto when the notification of such differences is important for the safety of air navigation. Further, Contracting States are invited to keep the Organization currently informed of any differences which may subsequently occur or of the withdrawal of any differences previously notified. A specific request for notification of differences will be sent to Contracting States immediately after the adoption of each Amendment to this Annex.

Attention of States is also drawn to the provision of Annex 15 related to the publication of differences between their national regulations and practices and the related ICAO Standards and Recommended Practices through the Aeronautical Information Service, in addition to the obligation of States under Article 38 of the Convention.

Promulgation of information. The establishment and withdrawal of and changes to facilities, services and procedures affecting aircraft operations provided in accordance with the Standards and Recommended Practices specified in this Annex should be notified and take effect in accordance with the provisions of Annex 15.

Status of Annex components

An Annex is made up of the following component parts, not all of which, however, are necessarily found in every Annex; they have the status indicated.

1.— Material comprising the Annex proper

- a) *Standards and Recommended Practices* adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:

Standard: Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38.

Recommended Practice: Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interest of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.

- b) *Appendices* comprising material grouped separately for convenience but forming part of the Standards and Recommended Practices adopted by the Council.
- c) *Definitions* of terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary meanings. A definition does not have an independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.
- d) *Tables and Figures* which add to or illustrate a Standard or Recommended Practice and which are referred to therein, form part of the associated Standard or Recommended Practice and have the same status.

It is to be noted that some Standards in this Annex incorporate, by reference, other specifications having the status of Recommended Practices. In such cases, the text of the Recommended Practice becomes part of the Standard.

2.— Material approved by the Council for publication in association with the Standards and Recommended Practices

- a) *Forewords* comprising historical and explanatory material based on the action of the Council and including an explanation of the obligations of States with regard to the application of the Standards and Recommended Practices ensuing from the Convention and the Resolution of Adoption;
- b) *Introductions* comprising explanatory material introduced at the beginning of parts, chapters or sections of the Annex to assist in the understanding of the application of the text;
- c) *Notes* included in the text, where appropriate, to give factual information or references bearing on the Standards or Recommended Practices in question but not constituting part of the Standards or Recommended Practices;
- d) *Attachments* comprising material supplementary to the Standards and Recommended Practices or included as a guide to their application.

Selection of language

This Annex has been adopted in six languages — English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish. Each Contracting State is requested to select one of those texts for the purpose of national implementation and for other effects provided for in the Convention, either through direct use or through translation into its own national language, and to notify the Organization accordingly.

Editorial practices

The following practice has been adhered to in order to indicate at a glance the status of each statement: Standards have been printed in light face roman; Recommended Practices have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix **Recommendation**; Notes have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix *Note*.

The following editorial practice has been followed in the writing of specifications: for Standards the operative verb “shall” is used, and for Recommended Practices the operative verb “should” is used.

Any reference to a portion of this document, which is identified by a number and/or title, includes all subdivisions of that portion.

Table A. Amendments to Annex 19			
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
1st Edition	Secretariat; first special meeting of the Safety Management Panel(SMP/SM/1)		25 February 2013 15 July 2013 14 November 2013
1 (2nd Edition)	First meeting of the Safety Management	Further development of safety	2 March 2016 11 July 2016

Panel (SMP/1) together with the 14th meeting of Airworthiness Panel Working Group of the Whole (AIRP/WG/WHL/14) and the Safety Information Protection Task Force (SIP TF) relating to safety management

management provisions and extension of safety management system (SMS) provisions to organizations responsible for the type design and/or manufacture of engines and propellers.

7 November 2019

INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

CHAPTER 1. DEFINITIONS

When the following terms are used in the Standards and Recommended Practices for Safety Management, they have the following meanings:

Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of:
- being in the aircraft, or
 - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

- b) the aircraft sustains damage or structural failure which:
- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes,

vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

- c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Note 1.— For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified, by ICAO, as a fatal injury.

Note 2.— An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

Note 3.— The type of unmanned aircraft system to be investigated is addressed in 5.1 of Annex 13.

Note 4.— Guidance for the determination of aircraft damage can be found in Attachment E of Annex 13.

Aeroplane. A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Hazard. A condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident.

Helicopter. A heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes.

Note.— Some States use the term “rotorcraft” as an alternative to “helicopter”.

Incident. An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Note.— The types of incidents which are of interest for safety-related studies include the incidents listed in Annex 13, Attachment C.

Industry codes of practice. Guidance material developed by an industry body, for a particular sector of the aviation industry to comply with the requirements of the International Civil Aviation Organization's Standards and Recommended Practices, other aviation safety requirements and the best practices deemed appropriate.

Note.— Some States accept and reference industry codes of practice in the development of regulations to meet the requirements of Annex 19, and make available, for the industry codes of practice, their sources and how they may be obtained.

Operational personnel. Personnel involved in aviation activities who are in a position to report safety information.

Note.— Such personnel include, but are not limited to: flight crews; air traffic controllers; aeronautical station operators; maintenance technicians; personnel of aircraft design and manufacturing organizations; cabin crews; flight dispatchers, apron personnel and ground handling personnel.

Safety. The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.

Safety data. A defined set of facts or set of safety values collected from various aviation-related sources, which is used to maintain or improve safety.

Note.— Such safety data is collected from proactive or reactive safety-related activities, including but not limited to:

- a) accident or incident investigations;
- b) safety reporting;
- c) continuing airworthiness reporting;
- d) operational performance monitoring;
- e) inspections, audits, surveys; or
- f) safety studies and reviews.

Safety information. Safety data processed, organized or analysed in a given context so as to make it useful for safety management purposes.

Safety management system (SMS). A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures.

Safety oversight. A function performed by a State to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety-related national laws and regulations.

Safety performance. A State or a service provider's safety achievement as defined by its safety performance targets and safety performance indicators.

Safety performance indicator. A data-based parameter used for monitoring and assessing safety performance.

Safety performance target. The State or service provider's planned or intended target for a safety performance indicator over a given period that aligns with the safety objectives.

Safety risk. The predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

Serious injury. An injury which is sustained by a person in an accident and which:

- a) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or

c) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or

d) involves injury to any internal organ; or

e) involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or

f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

State of Design. The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.

State of Manufacture. The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft.

State of the Operator. The State in which the operator's principal place of business is located or, if there is no such place of business, the operator's permanent residence.

State safety programme (SSP). An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

Surveillance. The State activities through which the State proactively verifies through inspections and audits that aviation licence, certificate, authorization or approval holders continue to meet the established requirements and function at the level of competency and safety required by the State.

CHAPTER 2. APPLICABILITY

The Standards and Recommended Practices contained in this Annex shall be applicable to safety management functions related to, or in direct support of, the safe operation of aircraft.

Note 1.— Safety management provisions for States are contained in Chapter 3 and relate to a State safety programme.

Note 2.— Within the context of this Annex, the term “service provider” refers to those organizations listed in Chapter 3, 3.3.2.1 and does not include international general aviation operators.

Note 3.— Safety management provisions for specified aviation service providers and operators are in Chapter 4 and relate to safety management systems (SMSs).

Note 4.— No provision of this Annex is intended to transfer to the State the responsibilities of the aviation service provider or operator. This includes functions related to, or in direct support of, the safe operation of aircraft.

Note 5.— In the context of this Annex, “responsibility” (singular) refers to “State responsibility” with respect to international obligations under the Convention on International Civil Aviation, while “responsibilities” (plural) should be given its ordinary meaning (i.e., when referring to functions and activities that may be delegated).

CHAPTER 3. STATE SAFETY MANAGEMENT RESPONSIBILITIES

Note 1.— The State safety oversight (SSO) system critical elements (CEs) found in Appendix 1 constitute the foundation of an SSP.

Note 2.— Safety management provisions pertaining to specific types of aviation activities are addressed in the relevant Annexes.

Note 3.— Basic safety management principles applicable to the medical assessment process of licence holders are contained in Annex 1. Guidance is available in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

3.1 State safety programme (SSP)

States shall establish and maintain an SSP that is commensurate with the size and complexity of the State's civil aviation system, but may delegate safety management-related functions and activities to another State, Regional Safety Oversight Organization (RSOO) or Regional Accident and Incident Investigation Organization (RAIO).

Note 1.— States retain responsibility for safety management-related functions and activities delegated to another State, RSOO or RAIO.

Note 2.— Guidance on an SSP and the delegation of safety management-related functions and activities are contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.2 State safety policy, objectives and resources

3.2.1 Primary aviation legislation

3.2.1.1 States shall establish primary aviation legislation in accordance with section 1 of Appendix 1.

3.2.1.2 **Recommendation.**— *States should establish an enforcement policy that specifies the conditions and circumstances under which service providers with an SMS are allowed to deal with, and resolve, events involving certain safety issues, internally, within the context of their SMS and to the satisfaction of the appropriate State authority.*

3.2.2 Specific operating regulations

3.2.2.1 States shall establish specific operating regulations in accordance with section 2 of Appendix 1.

3.2.2.2 States shall periodically review specific operating regulations, guidance material and implementation policies to ensure they remain relevant and appropriate.

3.2.3 State system and functions

3.2.3.1 States shall establish State system and functions in accordance with section 3 of Appendix 1.

3.2.3.2 **Recommendation.**— *States should identify, define and document the requirements, obligations, functions and activities regarding the establishment and maintenance of the SSP, including the directives to plan, organize, develop, maintain, control and continuously improve the SSP in a manner that meets the State’s safety objectives.*

3.2.3.3 **Recommendation.**— *States should establish a safety policy and safety objectives that reflect their commitment regarding safety and facilitate the promotion of a positive safety culture in the aviation community.*

3.2.3.4 **Recommendation.**— *The safety policy and safety objectives should be published and periodically reviewed to ensure that they remain relevant and appropriate to the State.*

3.2.4 Qualified technical personnel

States shall establish requirements for the qualification of technical personnel in accordance with section 4 of Appendix 1.

Note.— *The term “technical personnel” refers to those persons performing safety-related functions for or on behalf of the State.*

3.2.5 Technical guidance, tools and provision of safety-critical information

States shall establish technical guidance and tools and provide safety-critical information in accordance with section 5 of Appendix 1.

3.3 State safety risk management

3.3.1 Licensing, certification, authorization and approval obligations

States shall meet the licensing, certification, authorization and approval obligations in accordance with section 6 of Appendix 1.

3.3.2 Safety management system obligations

3.3.2.1 States shall require that the following service providers under their authority implement an SMS:

- a) approved training organizations in accordance with Annex 1 that are exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of their services;
- b) operators of aeroplanes or helicopters authorized to conduct international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively;

Note.— *When maintenance activities are not conducted by an approved maintenance organization in accordance with Annex 6, Part I, 8.7, but under an equivalent system as in Annex 6, Part I, 8.1.2, or Part III, Section II, 6.1.2, they are included in the scope of the operator’s SMS.*

- c) approved maintenance organizations providing services to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively;
- d) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8;
- e) air traffic services (ATS) providers in accordance with Annex 11; and
- f) operators of certified aerodromes in accordance with Annex 14, Volume I.

Note.— Further provisions related to the implementation of SMS by service providers can be found in Chapter 4.

3.3.2.2 Recommendation.— States should ensure that safety performance indicators and targets established by service providers and operators are acceptable to the State.

Note.— Guidance on the identification of appropriate safety performance indicators and targets is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.3.2.3 The State of Registry shall establish criteria for international general aviation operators of large or turbojet aeroplanes in accordance with Annex 6, Part II, Section 3, to implement an SMS.

Note.— Further provisions related to the implementation of SMS by international general aviation operators can be found in Chapter 4.

3.3.2.4 The criteria established by the State of Registry in accordance with 3.3.2.3 shall address the SMS framework and elements contained in Appendix 2.

Note.— Guidance on establishing the criteria to implement an SMS for international general aviation operators is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.3.3 Accident and incident investigation

States shall establish a process to investigate accidents and incidents in accordance with Annex 13, in support of the management of safety in the State.

3.3.4 Hazard identification and safety risk assessment

3.3.4.1 States shall establish and maintain a process to identify hazards from collected safety data.

Note 1. — Further information regarding safety data collection, analysis and the sharing and exchange of safety information can be found in Chapter 5.

Note 2. — Additional information to identify hazards and safety issues on which to base preventive actions may be contained in the Final Reports of accidents and incidents.

3.3.4.2 States shall develop and maintain a process that ensures the assessment of safety risks associated with identified hazards.

3.3.5 Management of safety risks

3.3.5.1 States shall establish mechanisms for the resolution of safety issues in accordance with section 8 in Appendix 1.

3.3.5.2 **Recommendation.**— *States should develop and maintain a process to manage safety risks.*

Note 1.— *Actions taken to manage safety risks may include: acceptance, mitigation, avoidance or transfer.*

Note 2.— *Safety risks and safety issues often have underlying factors which need to be carefully assessed.*

3.4 State safety assurance

3.4.1 Surveillance obligations

3.4.1.1 States shall meet the surveillance obligations in accordance with section 7 of Appendix 1.

Note.— *The surveillance of the service provider takes into consideration the safety performance as well as the size and complexity of its aviation products or services.*

3.4.1.2 **Recommendation.**— *States should establish procedures to prioritize inspections, audits and surveys towards those areas of greater safety concern or need.*

Note.— *Organizational risk profiles, outcomes of hazard identification and risk assessment, and surveillance outcomes may provide information for the prioritization of inspections, audits and surveys.*

3.4.1.3 **Recommendation.**— *States should periodically review the safety performance of an individual service provider.*

3.4.2 State safety performance

3.4.2.1 States shall establish the acceptable level of safety performance to be achieved through their SSP.

Note 1.— *An acceptable level of safety performance for the State can be achieved through the implementation and maintenance of the SSP as well as safety performance indicators and targets showing that safety is effectively managed and built on the foundation of implementation of existing safety-related SARPs.*

Note 2.— *Guidance on establishing safety performance indicators and targets, as well as an acceptable level of safety performance, is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

3.4.2.2 **Recommendation.**— *States should develop and maintain a process to evaluate the effectiveness of actions taken to manage safety risks and resolve safety issues.*

Note.— *Safety assessment results may be used to support the prioritization of actions to manage safety risks.*

3.4.2.3 **Recommendation.**— *States should evaluate the effectiveness of their individual SSPs to maintain or continuously improve their overall level of safety performance.*

3.5 State safety promotion

3.5.1 Internal communication and dissemination of safety information

Recommendation.— *States should promote safety awareness and the sharing and exchange of safety information to support, within the State aviation organizations, the development of a positive safety culture that fosters an effective SSP.*

3.5.2 External communication and dissemination of safety information

Recommendation.— *States should promote safety awareness and the sharing and exchange of safety information with the aviation community to foster the maintenance and improvement of safety and to support the development of a positive safety culture.*

Note 1.— *Refer to Chapter 5, 5.4, for further details regarding safety information sharing and exchange.*

Note 2.— *Promoting safety awareness could include identifying accessible safety training for the aviation community.*

CHAPTER 4. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Note 1.— *Guidance on implementation of an SMS is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

Note 2. — *An organization may elect to extend one SMS across multiple service provider activities.*

4.1 General

4.1.1 The SMS of a service provider shall:

- a) be established in accordance with the framework elements contained in Appendix 2;
and
- b) be commensurate with the size of the service provider and the complexity of its aviation products or services.

4.1.2 The State shall ensure that the service provider develops a plan to facilitate SMS implementation.

4.1.3 The SMS of an approved training organization, in accordance with Annex 1, that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services shall be made acceptable to the State(s) responsible for the organization's approval.

4.1.4 The SMS of a certified operator of aeroplanes or helicopters authorized to conduct international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively, shall be made acceptable to the State of the Operator.

Note.— When maintenance activities are not conducted by an approved maintenance organization in accordance with Annex 6, Part I, 8.7, but under an equivalent system as in Annex 6, Part I, 8.1.2, or Part III, Section II, 6.1.2, they are included in the scope of the operator's SMS.

4.1.5 The SMS of an approved maintenance organization providing services to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Section II, respectively, shall be made acceptable to the State(s) responsible for the organization's approval.

4.1.6 The SMS of an organization responsible for the type design of aircraft, engines or propellers, in accordance with Annex 8, shall be made acceptable to the State of Design.

4.1.7 The SMS of an organization responsible for the manufacture of aircraft, engines or propellers, in accordance with Annex 8, shall be made acceptable to the State of Manufacture.

4.1.8 The SMS of an ATS provider, in accordance with Annex 11, shall be made acceptable to the State responsible for the provider's designation.

4.1.9 The SMS of an operator of a certified aerodrome, in accordance with Annex 14, Volume I, shall be made acceptable to the State responsible for the aerodrome's certification.

4.2 International general aviation — aeroplanes

Note.— Guidance on the implementation of an SMS for international general aviation is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) and industry codes of practice.

The SMS of an international general aviation operator, conducting operations of large or turbojet aeroplanes in accordance with Annex 6, Part II, Section 3, shall be commensurate with the size and complexity of the operation and meet the criteria established by the State of Registry.

Note 1.— Further provisions related to the criteria to be established by the State of Registry can be found in Chapter 3.

Note 2.— Guidance concerning the responsibilities of the State of Registry in connection with lease, charter and interchange operations is contained in the Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Guidance concerning the transfer of State of Registry responsibilities to the State where the aircraft

operator has its principal place of business or, if it has no such place of business, its permanent address in accordance with Article 83 bis is contained in the Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

CHAPTER 5. SAFETY DATA AND SAFETY INFORMATION COLLECTION, ANALYSIS, PROTECTION, SHARING AND EXCHANGE

Note.— The objective of this chapter is to ensure the continued availability of safety data and safety information to support safety management activities.

5.1 Safety data collection and processing systems

5.1.1 States shall establish safety data collection and processing systems (SDCPS) to capture, store, aggregate and enable the analysis of safety data and safety information.

Note 1.— SDCPS refers to processing and reporting systems, safety databases, schemes for exchange of information, and recorded information including but not limited to:

- a) data and information pertaining to accident and incident investigations;*
- b) data and information related to safety investigations by State authorities or aviation service providers;*
- c) mandatory safety reporting systems as indicated in 5.1.2;*
- d) voluntary safety reporting systems as indicated in 5.1.3; and*
- e) self-disclosure reporting systems, including automatic data capture systems, as described in Annex 6, Part I, Chapter 3, as well as manual data capture systems.*

Note 2.— Guidance related to SDCPS is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Note 3.— The term “safety database” may refer to a single or multiple database(s).

Note 4.— SDCPS may include inputs from State, industry and public sources, and may be based on reactive and proactive methods of safety data and safety information collection.

Note 5.— Sector-specific safety reporting provisions are contained in other Annexes, PANS and SUPPs. There is a recognized benefit to the effective implementation of an SSP in having an integrated approach for the collection and analysis of the safety data and safety information from all sources.

5.1.2 States shall establish a mandatory safety reporting system that includes the reporting of incidents.

5.1.3 States shall establish a voluntary safety reporting system to collect safety data and safety information not captured by mandatory safety reporting systems.

5.1.4 Recommendation.— *State authorities responsible for the implementation of the SSP should have access to the SDCPS as referenced in 5.1.1 to support their safety responsibilities, in accordance with the principles in Appendix 3.*

Note.— *State authorities responsible for the implementation of the SSP include accident investigation authorities.*

5.1.5 Recommendation.— *The safety database should use standardized taxonomy to facilitate safety information sharing and exchange.*

Note.— *States are encouraged to use an ADREP-compatible system. More information on ADREP can be found in Annex 13, Chapter 7.*

5.2 Safety data and safety information analysis

5.2.1 States shall establish and maintain a process to analyse the safety data and safety information from the SDCPS and associated safety databases.

Note 1.— *Specific State provisions for the identification of hazards as part of their safety risk management and safety assurance processes can be found in Chapter 3.*

Note 2.— *The purpose of the safety data and safety information analysis performed by the State is to identify systemic and cross-cutting hazards that might not otherwise be identified by the safety data analysis processes of individual service providers and operators.*

Note 3.— *The process may include predictive methods of safety data analysis.*

5.3 Safety data and safety information protection

5.3.1 States shall accord protection to safety data captured by, and safety information derived from, voluntary safety reporting systems and related sources in accordance with Appendix 3.

Note.— *Sources include individuals and organizations.*

5.3.2 Recommendation.— *States should extend the protection referred to in 5.3.1 to safety data captured by, and safety information derived from, mandatory safety reporting system and related sources.*

Note 1.— *A reporting environment where employees and operational personnel may trust that their actions or omissions that are commensurate with their training and experience will not be punished is fundamental to safety reporting.*

Note 2.— *Guidance related to both mandatory and voluntary safety reporting systems is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

5.3.3 Subject to 5.3.1 and 5.3.2, States shall not make available or use safety data or safety information collected, stored or analysed in accordance with 5.1 or 5.2 for purposes other than maintaining or improving safety, unless the competent authority determines, in accordance with Appendix 3, that a principle of exception applies.

5.3.4 Notwithstanding 5.3.3, States shall not be prevented from using safety data or safety information to take any preventive, corrective or remedial action that is necessary to maintain or improve aviation safety.

Note.— Specific provision aimed at ensuring that there is no overlap with the protection of investigation records in Annex 13 is contained in Appendix 3, 1.2.

5.3.5 States shall take necessary measures, including the promotion of a positive safety culture, to encourage safety reporting through the systems referred to in 5.1.2 and 5.1.3.

Note. — Guidance related to positive safety culture is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859.)

5.3.6 Recommendation.— *States should facilitate and promote safety reporting by adjusting their applicable laws, regulations and policies, as necessary.*

5.3.7 Recommendation.— *In support of the determination referred to in 5.3.3, States should institute and make use of appropriate advance arrangements between their authorities and State bodies entrusted with aviation safety and those entrusted with the administration of justice. Such arrangements should take into account the principles specified in Appendix 3.*

Note.— These arrangements may be formalized through legislation, protocols, agreements or memoranda of understanding.

5.4 Safety information sharing and exchange

Note.— Sharing refers to giving, while exchange refers to giving and receiving in return.

5.4.1 If a State, in the analysis of the information contained in its SDCPS, identifies safety matters considered to be of interest to other States, that State shall forward such safety information to them as soon as possible. Prior to sharing such information, States shall agree on the level of protection and conditions on which safety information will be shared. The level of protection and conditions shall be in line with Appendix 3.

5.4.2 States shall promote the establishment of safety information sharing or exchange networks among users of the aviation system, and facilitate the sharing and exchange of safety information, unless national law provides otherwise.

Note.— Information on the sharing of safety information can be found in the ICAO Code of Conduct on the Sharing and Use of Safety Information in the Global Aviation Safety Plan (Doc 10004).

APPENDIX 1. STATE SAFETY OVERSIGHT (SSO) SYSTEM CRITICAL ELEMENTS (CEs) (See Chapter 3)

Note 1.— Guidance on the critical elements (CEs) of a system that enables a State to discharge its responsibility for safety oversight is contained in the Safety Oversight Manual, Part A, The Establishment and Management of a State’s Safety Oversight System (Doc 9734).

Note 2.— The term “relevant authorities or agencies” is used in a generic sense to include all authorities with aviation safety management and oversight responsibility which may be established by States as separate entities, such as: Civil Aviation Authorities, Airport Authorities, ATS Authorities, Accident Investigation Authority, and Meteorological Authority.

Note 3.— The SSO system CEs are applied, as appropriate, to authorities performing safety oversight functions as well as authorities performing investigation of accidents and incidents or other State safety management activities.

Note 4.— See Appendix 5 to Annex 6, Part I, and Appendix 1 to Annex 6, Part III, for provisions specific to the safety oversight of air operators.

1. Primary aviation legislation (CE-1)

1.1 States shall promulgate a comprehensive and effective aviation law, commensurate with the size and complexity of their aviation activity and consistent with the requirements contained in the Convention on International Civil Aviation, to enable the oversight and management of civil aviation safety and the enforcement of regulations through the relevant authorities or agencies established for that purpose.

Note.— This includes ensuring that the aviation law remains relevant and appropriate to the State.

1.2 The aviation law shall provide personnel performing safety oversight functions access to the aircraft, operations, facilities, personnel and associated records, as applicable, of individuals and organizations performing an aviation activity.

2. Specific operating regulations (CE-2)

States shall promulgate regulations to address, at a minimum, national requirements emanating from the primary aviation legislation, for standardized operational procedures, products, services, equipment and infrastructures in conformity with the Annexes to the Convention on International Civil Aviation.

Note.— The term “regulations” is used in a generic sense and includes but is not limited to instructions, rules, edicts, directives, sets of laws, requirements, policies and orders.

3. State system and functions (CE-3)

3.1 States shall establish relevant authorities or agencies, as appropriate, supported by sufficient and qualified personnel and provided with adequate financial resources for the management of safety.

3.2 States authorities or agencies shall have stated safety functions and objectives to fulfil their safety management responsibility.

Note.— This includes the participation of the State aviation organizations in specific activities related to the management of safety in the State, and the establishment of the roles, responsibilities and relationships of such organizations.

3.3 Recommendation.— *States should take necessary measures, such as remuneration and conditions of service, to ensure that qualified personnel performing safety oversight functions are recruited and retained.*

3.4 States shall ensure that personnel performing safety oversight functions are provided with guidance that addresses ethics, personal conduct and the avoidance of actual or perceived conflicts of interest in the performance of official duties.

3.5 Recommendation.— *States should use a methodology to determine their staffing requirements for personnel performing safety oversight functions, taking into account the size and complexity of the aviation activities in their State.*

Note.— In addition, Appendix 5 to Annex 6, Part I, and Appendix 1 to Annex 6, Part III, require the State of the Operator to use such a methodology to determine its inspector staffing requirements. Inspectors are a subset of personnel performing safety oversight functions.

4. Qualified technical personnel (CE-4)

4.1 States shall establish minimum qualification requirements for the technical personnel performing safety-related functions and provide for appropriate initial and recurrent training to maintain and enhance their competence at the desired level.

4.2 States shall implement a system for the maintenance of training records for technical personnel.

5. Technical guidance, tools and provision of safety-critical information (CE-5)

5.1 States shall provide appropriate facilities, comprehensive and up-to-date technical guidance material and procedures, safety-critical information, tools and equipment, and transportation means, as applicable, to the technical personnel to enable them to perform their safety oversight functions effectively and in accordance with established procedures in a standardized manner.

5.2 States shall provide technical guidance to the aviation industry on the implementation of relevant regulations.

6. Licensing, certification, authorization and approval obligations (CE-6)

States shall implement documented processes and procedures to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity meet the established requirements before they are allowed to exercise the privileges of a licence, certificate, authorization or approval to conduct the relevant aviation activity.

7. Surveillance obligations (CE-7)

States shall implement documented surveillance processes, by defining and planning inspections, audits and monitoring activities on a continuous basis, to proactively assure that aviation licence, certificate, authorization and approval holders continue to meet the established requirements. This includes the surveillance of personnel designated by the Authority to perform safety oversight functions on its behalf.

8. Resolution of safety issues (CE-8)

8.1 States shall use a documented process to take appropriate actions, up to and including enforcement measures, to resolve identified safety issues.

8.2 States shall ensure that identified safety issues are resolved in a timely manner through a system which monitors and records progress, including actions taken by individuals and organizations performing an aviation activity in resolving such issues.

APPENDIX 2. FRAMEWORK FOR A SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

(See Chapter 4, 4.1.1)

Note 1.— Guidance on the implementation of the framework for an SMS is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Note 2.— The service provider's interfaces with other organizations can make a significant contribution to the safety of its products or services. Guidance on interface management as it relates to SMS is provided in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Note 3.— In the context of this appendix as it relates to service providers, an "accountability" refers to an "obligation" that may not be delegated, and "responsibilities" refers to functions and activities that may be delegated.

This appendix specifies the framework for the implementation and maintenance of an SMS. The framework comprises four components and twelve elements as the minimum requirements for SMS implementation:

1. Safety policy and objectives

- 1.1 Management commitment
- 1.2 Safety accountability and responsibilities
- 1.3 Appointment of key safety personnel
- 1.4 Coordination of emergency response planning
- 1.5 SMS documentation

2. Safety risk management

- 2.1 Hazard identification
- 2.2 Safety risk assessment and mitigation

3. Safety assurance

- 3.1 Safety performance monitoring and measurement
- 3.2 The management of change
- 3.3 Continuous improvement of the SMS

4. Safety promotion

- 4.1 Training and education
- 4.2 Safety communication

1. Safety policy and objectives

1.1 Management commitment

1.1.1 The service provider shall define its safety policy in accordance with international and national requirements. The safety policy shall:

- a) reflect organizational commitment regarding safety, including the promotion of a positive safety culture;
- b) include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy;
- c) include safety reporting procedures;
- d) clearly indicate which types of behaviours are unacceptable related to the service provider's aviation activities and include the circumstances under which disciplinary action would not apply;
- e) be signed by the accountable executive of the organization;
- f) be communicated, with visible endorsement, throughout the organization; and
- g) be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the service provider.

1.1.2 Taking due account of its safety policy, the service provider shall define safety objectives. The safety objectives shall:

- a) form the basis for safety performance monitoring and measurement as required by 3.1.2;
- b) reflect the service provider's commitment to maintain or continuously improve the overall effectiveness of the SMS;
- c) be communicated throughout the organization; and
- d) be periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the service provider.

Note.— Guidance on setting safety objectives is provided in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

1.2 Safety accountability and responsibilities

The service provider shall:

- a) identify the accountable executive who, irrespective of other functions, is accountable on behalf of the organization for the implementation and maintenance of an effective SMS;
- b) clearly define lines of safety accountability throughout the organization, including a direct accountability for safety on the part of senior management;
- c) identify the responsibilities of all members of management, irrespective of other functions, as well as of employees, with respect to the safety performance of the organization;
- d) document and communicate safety accountability, responsibilities and authorities throughout the organization; and
- e) define the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.

1.3 Appointment of key safety personnel

The service provider shall appoint a safety manager who is responsible for the implementation and maintenance of the SMS.

Note.— Depending on the size of the service provider and the complexity of its aviation products or services, the responsibilities for the implementation and maintenance of the SMS may be assigned to one or more persons, fulfilling the role of safety manager, as their sole function or combined with other duties, provided these do not result in any conflicts of interest.

1.4 Coordination of emergency response planning

The service provider required to establish and maintain an emergency response plan for accidents and incidents in aircraft operations and other aviation emergencies shall ensure that the emergency response plan is properly coordinated with the emergency response plans of those organizations it must interface with during the provision of its products and services.

1.5 SMS documentation

1.5.1 The service provider shall develop and maintain an SMS manual that describes its:

- a) safety policy and objectives;
- b) SMS requirements;
- c) SMS processes and procedures; and

d) accountability, responsibilities and authorities for SMS processes and procedures.

1.5.2 The service provider shall develop and maintain SMS operational records as part of its SMS documentation.

Note.— Depending on the size of the service provider and the complexity of its aviation products or services, the SMS manual and SMS operational records may be in the form of stand-alone documents or may be integrated with other organizational documents (or documentation) maintained by the service provider.

2. Safety risk management

2.1 Hazard identification

2.1.1 The service provider shall develop and maintain a process to identify hazards associated with its aviation products or services.

2.1.2 Hazard identification shall be based on a combination of reactive and proactive methods.

2.2 Safety risk assessment and mitigation

The service provider shall develop and maintain a process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks associated with identified hazards.

Note.— The process may include predictive methods of safety data analysis.

3. Safety assurance

3.1 Safety performance monitoring and measurement

3.1.1 The service provider shall develop and maintain the means to verify the safety performance of the organization and to validate the effectiveness of safety risk controls.

Note.— An internal audit process is one means to monitor compliance with safety regulations, the foundation upon which SMS is built, and assess the effectiveness of these safety risk controls and the SMS. Guidance on the scope of the internal audit process is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.1.2 The service provider's safety performance shall be verified in reference to the safety performance indicators and safety performance targets of the SMS in support of the organization's safety objectives.

3.2 The management of change

The service provider shall develop and maintain a process to identify changes which may affect the level of safety risk associated with its aviation products or services and to identify and manage the safety risks that may arise from those changes.

3.3 Continuous improvement of the SMS

The service provider shall monitor and assess its SMS processes to maintain or continuously improve the overall effectiveness of the SMS.

4. Safety promotion

4.1 Training and education

4.1.1 The service provider shall develop and maintain a safety training programme that ensures that personnel are trained and competent to perform their SMS duties.

4.1.2 The scope of the safety training programme shall be appropriate to each individual's involvement in the SMS.

4.2 Safety communication

The service provider shall develop and maintain a formal means for safety communication that:

- a) ensures personnel are aware of the SMS to a degree commensurate with their positions;
- b) conveys safety-critical information;
- c) explains why particular actions are taken to improve safety; and
- d) explains why safety procedures are introduced or changed.

APPENDIX 3. PRINCIPLES FOR THE PROTECTION OF SAFETY DATA, SAFETY INFORMATION AND RELATED SOURCES

(See Chapter 5, 5.3)

Note 1.— The protection of safety data, safety information and related sources is essential to ensure their continued availability, since the use of safety data and safety information for purposes other than maintaining or improving safety may inhibit the future availability of such data and information, with a significant adverse effect on safety.

Note 2.— In view of their different legal systems, States have the flexibility to draft their laws and regulations in accordance with their policies and practices.

Note 3.— The principles contained in this appendix are aimed at assisting States to enact and adopt national laws, regulations and policies to protect safety data and safety information gathered from safety data collection and processing systems (SDCPS), as well as related sources, while allowing for the proper administration of justice and necessary actions for maintaining or improving aviation safety.

Note 4.— The objective is to ensure the continued availability of safety data and safety information by restricting their use for purposes other than maintaining or improving aviation safety.

1. General principles

1.1 States shall, through national laws, regulations and policies protecting safety data, safety information and related sources, ensure that:

- a) a balance is struck between the need for the protection of safety data, safety information and related sources to maintain or improve aviation safety, and the need for the proper administration of justice;
- b) safety data, safety information and related sources are protected in accordance with this appendix;
- c) the conditions under which safety data, safety information and related sources qualify for protection are specified; and
- d) safety data and safety information remain available for the purpose of maintaining or improving aviation safety.

Note.— The protection of safety data, safety information and related sources is not intended to interfere with the proper administration of justice or with maintaining or improving safety.

1.2 When an investigation under Annex 13 has been instituted, accident and incident investigation records listed in 5.12 of Annex 13 shall be subject to the protections accorded therein instead of the protections accorded by this Annex.

2. Principles of protection

2.1 States shall ensure that safety data or safety information is not used for:

- a) disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against employees, operational personnel or organizations;
- b) disclosure to the public; or
- c) any purposes other than maintaining or improving safety; unless a principle of exception applies.

2.2 States shall accord protection to safety data, safety information and related sources by ensuring that:

- a) the protection is specified based on the nature of safety data and safety information;
- b) a formal procedure to provide protection to safety data, safety information and related sources is established;
- c) safety data and safety information will not be used in a way different from the purposes for which they were collected, unless a principle of exception applies; and

- d) to the extent that a principle of exception applies, the use of safety data and safety information in disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings will be carried out only under authoritative safeguards.

Note 1.— The formal procedure may include that any person seeking disclosure of safety data or safety information will provide the justification for its release.

Note 2.— Authoritative safeguards include legal limitations or restrictions such as protective orders, closed proceedings, in-camera review, and de-identification of data for the use or disclosure of safety information in judicial or administrative proceedings.

3. Principles of exception

Exceptions to the protection of safety data, safety information and related sources shall only be granted when the competent authority:

- a) determines that there are facts and circumstances reasonably indicating that the occurrence may have been caused by an act or omission considered, in accordance with national laws, to be conduct constituting gross negligence, wilful misconduct or criminal activity;
- b) after reviewing the safety data or safety information, determines that its release is necessary for the proper administration of justice, and that the benefits of its release outweigh the adverse domestic and international impact such release is likely to have on the future collection and availability of safety data and safety information; or
- c) after reviewing the safety data or safety information, determines that its release is necessary for maintaining or improving safety, and that the benefits of its release outweigh the adverse domestic and international impact such release is likely to have on the future collection and availability of safety data and safety information.

Note 1.— In administering the decision, the competent authority takes into account the consent of the source of the safety data and safety information.

Note 2.— Different competent authorities may be designated for different circumstances. The competent authority could include, but is not limited to, judicial authorities or those otherwise entrusted with aviation responsibilities designated in accordance with national law.

4. Public disclosure

4.1 States that have right-to-know laws shall, in the context of requests made for public disclosure, create exceptions from public disclosure to ensure the continued confidentiality of voluntarily supplied safety data and safety information.

Note.— Laws, regulations and policies commonly referred to as right-to-know laws (freedom-of-information, open records, or sunshine laws) allow for public access to information held by the State.

4.2 Where disclosure is made in accordance with section 3, States shall ensure that:

- a) public disclosure of relevant personal information included in the safety data or safety information complies with applicable privacy laws; or
- b) public disclosure of the safety data or safety information is made in a de-identified, summarized or aggregate form.

5. Responsibility of the custodian of safety data and safety information

States shall ensure that each SDCPS has a designated custodian to apply the protection to safety data and safety information in accordance with applicable provisions of this appendix.

Note.— The “custodian” may refer to an individual or organization.

6. Protection of recorded data

Note 1.— Ambient workplace recordings required by national laws, for example, cockpit voice recorders (CVRs) or recordings of background communication and the aural environment at air traffic controller work stations, may be perceived as constituting an invasion of privacy for operational personnel that other professions are not exposed to.

Note 2.— Provisions on the protection of flight recorder recordings and recordings from air traffic control units during investigations instituted under Annex 13 are contained therein. Provisions on the protection of flight recorder recordings during normal operations are contained in Annex 6.

6.1 States shall, through national laws and regulations, provide specific measures of protection regarding the confidentiality and access by the public to ambient workplace recordings.

6.2 States shall, through national laws and regulations, treat ambient workplace recordings required by national laws and regulations as privileged protected data subject to the principles of protection and exception as provided for in this appendix.”

INDOKOLÁS

Általános indokolás

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (3) bekezdése, továbbá a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés a) pontja alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában kerül közzétételre.

A Chicagóban, 1944. december 7-én aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) hazai kihirdetésére a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet útján került sor.

Az Egyezmény 19. Függelékében (a továbbiakban: Függelék) leírt szabványok és ajánlott gyakorlatok célja, hogy megállapítsa az alapvető közös szabványokat a Szerződő Államok számára a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére kialakítandó rendszerben. Tekintettel a globális légiszállítási rendszer és az azzal kölcsönösen összefüggő repülési tevékenységek növekvő komplexitására, szükség van a légi járművek biztonságos üzemeltetését garantáló rendszerekre, valamint az ezzel kapcsolatos alapvető szabványok nemzetközi egységesítésére.

A Szerződő Államok által végrehajtott repülésbiztonság-irányítás alapját képező felelősségi körökkel és folyamatokkal kapcsolatos szabványokat és ajánlott gyakorlatokat tartalmazó Függelék a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa (a továbbiakban: Tanács) először 2013. február 25-én fogadta el.

A Függelék 1. módosítása (a továbbiakban: 1. módosítás) többek között új és módosított, a repülésbiztonság-irányítási rendszerhez kapcsolódó szabványokat és ajánlott gyakorlatokat, valamint számos magyarázó jegyzetet tartalmaz, illetve kiterjeszti a repülésbiztonság-irányítási rendszer alkalmazási körét a légi járművek tervezéséért és gyártásáért felelős szervezetekre.

Az 1. módosítás elfogadásának eredményeképpen a Függelék második kiadása is közzétételre került. Az 1. módosítást a Tanács 2016. március 2-án fogadta el, 2016. július 11-én lépett hatályba, alkalmazásának kezdő dátuma pedig 2019. november 7-e.

A törvényben kihirdetésre kerülő második kiadás egységes szerkezetben tartalmazza az eredeti Függelék és annak 1. módosításának szövegét.

A törvény célja a Függelék és az 1. módosítás egységes szerkezetben történő kihirdetése.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Függelék tartalmát tekintve – a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 4. §-a alapján – törvényhozási tárgykört érintő szabályokat tartalmaz, ezért a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 7. § (2) bekezdése és 9. §-a szerint a kihirdetés az Országgyűlés hatáskörébe tartozik. Az 1. módosítás Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, ezért az Nsztv. 15. § (4) bekezdésének megfelelően a kihirdető jogszabály nem tartalmazza a kötelező hatály elismerésére adott felhatalmazást.

A 2. §-hoz

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *b)* pontjának megfelelően a törvény 1. melléklete a Függelék és annak 1. módosításának egységes szerkezetbe foglalt szövegének hivatalos magyar nyelvű fordítását, a 2. melléklete a hiteles angol nyelvű szövegét tartalmazza.

A 3. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezés. Az 1. módosítás Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2019. november 7., ezért a nemzetközi jogi kötelezettség keletkezésének időpontja az Nsztv. 15. § (4) bekezdésének megfelelően a jogszabály címe alatt zárójelben kerül feltüntetésre.

A 4. §-hoz

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *f)* pontjának megfelelően e rendelkezés tartalmazza a törvény végrehajtásáért felelős szerv megjelölését.