



**Republika e Kosovës**  
Republika Kosova – Republic of Kosovo



**Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës**  
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova  
Civil Aviation Authority of Kosovo

---

**RREGULLORE (AAC) Nr.04/2018**  
**PËR MENAXHIMIN E SIGURISË**

**REGULATION (CAA) No.04/2018**  
**FOR SAFETY MANAGEMENT**

**PRAVILNIK (ACV) Br.04/2018**  
**ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOSTI**

**Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,**

Në mbështetje të nenit 3.1, 3.4, 15.1, pikat (a) dhe (c), dhe 21.2, 78, 79 dhe 80 pika (a) e Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës" Viti III, nr. 28, 4 qershor 2008),

Me qëllim të përcaktimit të kornizës ligjore për Menaxhimin e Sigurisë në përputhje me Standardet dhe Praktikrat e Rekomanduara të parapara në aneksin 19 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar,

Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik me të gjitha palët e interesuara në pajtim me Udhëzimin Administrativ nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesuara,

Nxjerr këtë:

**RREGULLORE NR. 04/2018 PËR  
MENAXHIMIN E SIGURISË**

**Neni 1  
Fusha e zbatimit**

1.1 Kjo rregullore përcakton kërkesat e Menaxhimit të Sigurisë në pajtim me Standardet dhe Praktikrat e Rekomanduara përkatëse (SPR-vë) të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ONAC), të përcaktuara në aneksin 19 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

**Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,**

Pursuant to Article 3.1, 3.4, 15.1 items (a) and (c) and 21.2, 78, 79 and 80 item (a) of Law No. 03/L-051 on Civil Aviation ("Official Gazette of the Republic of Kosovo" Year III, No. 28, 4 June 2008),

For the purpose of laying down legal framework for the Safety Management in line with Standards and Recommended Practices prescribed in Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation,

Upon completion of the public consultation process with all interested parties pursuant to the Administrative Instruction no. 01/2012 on public consultation of interested parties,

Hereby issues the following:

**REGULATION No. 04/2018  
FOR SAFETY MANAGEMENT**

**Article 1  
Scope**

1.1 The present Regulation lays down requirements for Safety Management in accordance with respective Standards and Recommended Practices (SARP's) of International Civil Aviation Organization (ICAO), laid down in Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation.

**Generalni Direktor Autoriteta Civilnog Vazduhoplovstva Republike Kosovo,**

Na osnovu Članova 3.1, 3.4, 15.1 tačke (a) i (c) i 21.2, 78, 79 i 80 tačka (a) Zakona Br. 03/L-051 o Civilnom Vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosovo“, godina III, broj 28, 4. jun 2008. godine),

U cilju uspostavljanja pravnog okvira za Upravljanje Bezbednosti u skladu sa Standardima i Preporučenim Praksama propisanim u Aneksu 19 Konvencije o Međunarodnom Civilnom Vazduhoplovstvu,

Nakon završetka procesa javnih konsultacija sa svim zainteresovanim stranama u skladu sa Administrativnim Uputstvom br. 01/2012 o javnim konsultacijama sa zainteresovanim stranama,

Donosi sledeći:

**PRAVILNIK (ACV) Br. 04/2018  
ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOSTI**

**Član 1  
Delokrug primene**

1.1 Ovj Pravilnik propisuje zahteve za Vazduhoplovne Karte u skladu sa odgovarajućim Standardima i Preporučenim Praksama (SARP's) Međunarodne Organizacije Civilnog Vazduhoplovstva (ICAO), koji su propisani u Aneksu 4 na Konvenciju o Međunarodnom Civilnom

1.2 Menaxhimi i Sigurisë në Republikën e Kosovës, do të rregullohet nga SPR-të e aneksit 19, siç është publikuar në Edicionin e II-të, korrik 2016 nga ONAC-i.

### **Neni 2 Zbatimi i SPR-ve**

2.1 Aneksi 19 mbi Menaxhimin e Sigurisë siç është përcaktuar në nenin 1 paragrafin 2 të kësaj rregulloreje, do të jetë i zbatueshëm në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje.

2.2 SPR-të e zbatueshme të specifikuara në Aneksin 19 dhe Shtojcat do të jenë të zbatueshme në Republikën e Kosovës, përveç nëse dispozitat e nenit 4 të kësaj rregulloreje përcaktojnë ndryshe.

### **Neni 3 Shprehjet dhe përkufizimet**

3.1 Për qëllim të kësaj rregulloreje termat “Shtet Kontraktues”, “Shteti”, “Autoritet përkatës” drejtpërdrejtë ose tërthorazi të përdorura në njëjës apo në shumës në Aneksin 19 në Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, siç është përcaktuar më sipër në nenin 1, paragrafin 2, do të lexohen si “Republika e Kosovës”.

3.2 Dallimet e listuara në nenin 4 të kësaj rregulloreje në kuptim të kësaj rregulloreje nënkuptojnë qoftë shmangien nga standardi ose ngritjen e një praktike të rekomanduar në nivelin e standardit.

1.2 Aviation Safety Management in the Republic of Kosovo shall be governed by SARP's of Annex 19, as published in Edition 2, July 2016 by ICAO.

### **Article 2 Implementation of SARPs**

2.1 Annex 19 on Safety management, as specified under Article 1 paragraph 2 of the present Regulation shall be applicable in accordance with provisions of the present Regulation.

2.2 Applicable SARPs specified under Annex 19 and its Appendixes and Attachments shall be applicable in the Republic of Kosovo unless provisions of Article 4 of the present Regulation indicate otherwise.

### **Article 3 Terms and Definitions**

3.1 For the purposes of the present Regulation terms “Contracting State”, “The State” directly or indirectly either used in singular or plural in the Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, as specified above in Article 1 paragraph 2, shall be read “the Republic of Kosovo”.

3.2 Differences enlisted in Article 4 of the present Regulation shall in the meaning of the present Regulation mean either departure from the standard or raising a recommended practice to the level of a standard

Vazduhoplovstvu.

1.2 Pripremu Vazduhoplovnih Karata u Republici Kosovo regulišu SARP-ovi iz Aneksa 19, kao što je objavljeno u Izdanju 2, jula 2016. godine.

### **Član 2 Sprovođenje SARP-ova**

2.1 Aneks 19 za Upravljanje Bezbednosti, kao što je navedeno u Članu 1 stav 2 ovog Pravilnika, primenjuje se u skladu sa odredbama ovog Pravilnika.

2.2 Važeći SARP-ovi određeni u Aneksu 19, i njegovi Dodaci primenjuju se u Republici Kosovo, osim ako odredbe Člana 4 ovog Pravilnika ne nalažu drugačije.

### **Član 3 Izrazi i njihova značenja**

3.1 Za potrebe ove Uredbe, izrazi „Država Ugovornica“, „Država“, „Nadležni Autoritet“ direktno ili indirektno korišćeni u jednini ili množini u Aneksu 19 na Konvenciju o Međunarodnom Civilnom Vazduhoplovstvu, kao što su određeni u Članu 1 stav 2, označavaju „Republiku Kosovo“.

3.2 Razlike nabrojane u Članu 4 ovog Pravilnikaoznačavaju, u smislu ovog Pravilnika, ili odstupanje od standarda ili podizanje preporučene prakse na nivo standarda.

**Neni 4  
Dallimet nga SPR-të**

Nuk ka dallime nga SPR-të e Aneksit 19 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar siç është përcaktuar në nenin 1, paragrafin 2 të kësaj rregulloreje.

**Neni 5  
Disponueshmëria**

Teksti i rishikuar i SPR-ve të Aneksit 19, siç është specifikuar në nenin 1, paragrafin 2, në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje, i është bashkëngjitur kësaj rregulloreje si Shtojca 1.

**Neni 6  
Dispozitat përfundimtare**

Dispozitat e kësaj rregulloreje nuk do të mbizotërojnë mbi dispozitat e rregulloreve tjera të AAC-së që miratojnë standarde të avancuara ose më strikte në fushën e mbuluar nga Aneksi 19 i Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

**Neni 7  
Shfuqizimi**

Kjo Rregullore do të shfuqizojë Rregulloren Nr. 1/2013 mbi zbatimin e Sistemit për Menaxhimin e Sigurisë (SMS).

**Neni 8  
Hyrja në fuqi**

Kjo Rregullore hyn në fuqi pesëmbëdhjetë

**Article 4  
Differences from SARP's**

No differences are applicable from SARP's of the Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation as specified under Article 1, paragraph 2 of the present Regulation

**Article 5  
Availability**

The SARPs of Annex 19, as specified in Article 1, paragraph 2, in accordance with provisions of the present Regulation, are appended to the present Regulation as Annex 1.

**Article 6  
Final provisions**

Provisions of the present Regulation shall not prevail over the provisions of other CAA Regulations adopting advanced or more stringent standards on the field covered by Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation.

**Article 7  
Repeals**

This Regulation shall repeal Regulation No. 1/2013 on implementation of Safety Management System (SMS).

**Article 8  
Entry into force**

This Regulation shall enter into force fifteen

**Član 4  
Razlike u odnosu na SARP-ove**

Nema razlike u odnosu na SARP-ove iz Aneksa 19 na Konvenciju o Međunarodnom Civilnom Vazduhoplovstvu, kao što su određeni u Članu 1, stav 2 ovog Pravilnika.

**Član 5  
Dostupnost**

Tekstovi revidiranih SARP-ova iz Aneksa 19, kao što su određeni u Članu 1, stav 2, u skladu sa odredbama ovog Pravilnika, priloženi su uz ovaj Pravilnik kao Dodatak 1.

**Član 6  
Završne odredbe**

Odredbe ovog Pravilnika neće nadvladati odredbe ostalih Uredbi ACV-a usvajanjem naprednih ili strožih standarda na oblasti koju pokriva Aneks 19 iz Konvencije o Međunarodnom Civilnom Vazduhoplovstvu.

**Član 7  
Stavljanje van snage**

Stupanjem na snagu ovog Pravilnika ukida se Pravilnik br. 1/2013 o sprovođenju Sistema Upravljanja Bezbednošću (SMS).

**Član 8  
Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu petnaest (15)

<p>(15) ditë pas nënshkrimit të saj.</p> <p>Prishtinë, 17 gusht 2018.</p> <p><b>Dritan Gjonbalaj</b> Drejtore i përgjithshëm</p>	<p>(15) days upon its signature.</p> <p>Pristina, on 17th August 2018</p> <p><b>Dritan Gjonbalaj</b> Director General</p>	<p>dana od dana potpisivanja.</p> <p>Priština, 17 august 2018 godine.</p> <p><b>Dritan Gjonbalaj</b> Generalni Direktor</p>
--	---	---

## **Shtojca 1 e Rregullores**

Aneksi 19

i Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar

Menaxhimi i Sigurisë

Edicioni i dytë, Korrik 2016

*Edicioni i parë 2013*

*Edicioni i dytë 2016*

# STANDARDET NDËRKOMBËTARE DHE PRAKTIKAT E REKOMANDUARA

## KAPITULLI 1. PËRKUFIZIMET

Atëherë kur termët në vijim përdoren në Standardet dhe Praktikrat e Referuara për Menaxhimin e Sigurisë, ato kanë këto kuptime:

**Aksident** - një ngjarje që lidhet me drejtimin e një avioni i cili në rastin e një avioni me njerëz ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion me qëllim fluturimi deri në momentin e zbarkimit, apo në rastin e avionëve pa njerëz, ndodhë në kohën kur avioni është i gatshëm të lëvizë me qëllim të fluturimit deri në kohën kur të ndalet në fund të fluturimit dhe sistemi primar shtytës të jetë fikur, në të cilin:

a) personi lëndohet për vdekje ose rëndë si rezultat i:

- prezencës së tij/saj në avion, ose
- kontaktit të drejtpërdrejtë me një pjesë të avionit, përfshirë pjesët që janë shkëputur nga avioni, ose
- ekspozim të drejtpërdrejtë ndaj shpërthimit nga motorët reaktiv,

*përveç* kur lëndimet shkaktohen nga shkaqe natyrore, janë të vet-shkaktuara ose të shkaktuara nga persona të tjerë, ose kur plagët u shkaktohen udhëtarëve të fshehur në mjedise të tjera nga ato që normalisht janë në dispozicion të pasagjereve dhe ekuipazhit; ose

b) avioni pëson dëmtim ose defekt strukturor që:

- ndikon negativisht në fuqinë strukturore, karakteristikat e performancës ose të fluturimit të avionit, dhe
- normalisht do të kërkonin riparim të konsiderueshëm ose zëvendësim të komponentit të prekur,

*përveç* defektit ose dëmtimit të motorit, kur dëmtimi kufizohet vetëm në motor (përfshirë mbrojtësen e motorit, ose aksesoret) për dëmet në helika, majat e krahëve, antenat, sondat, gomat, frenat, rrotat, panelet, dyert e pajisjeve të aterimit, xhamat, trupi i avionit (dëmtime apo vrima të vogla) apo dëmtimet e vogla në presat kryesore të rotorit, pajisje të aterimit, dhe atyre që rezultojnë nga breshëri apo sulmet e zogjve (përfshirë edhe vrimat në mbështjellës); apo

c) avioni ka humbur ose është plotësisht i pa-qasshëm.

*Shënim 1.— Për qëllime të uniformitetit statistikor, lëndimi që rezulton në vdekje brenda tridhjetë ditëve nga data kur aksidenti klasifikohet nga ICAO si plagosje me vdekje.*

*Shënim 2.— Kur avioni konsiderohet se mungon kur kërkimi zyrtar ka përfunduar dhe nuk është lokalizuar mbetja.*

*Shënim 3.— Lloji i sistemit të avionit pa pilot që duhet të hetohet është trajtuar në 5.1 të aneksit 13.*

*Shënim 4.— Udhëzimi për përcaktimin e dëmit të avionit mund të gjendet në shtesën E të aneksit 13.*

**Aeroplani.** Avion me energji që është më i rëndë se ajri, i cili arrin të ngrihet kryesisht me ndihmën e reaksioneve aerodinamike në sipërfaqe të cilat mbesin të vendosur nën kushte të caktuara të fluturimit.

**Avioni.** Çdo makinë që mund të krijojë mbështetje në atmosferë nga reaksionet e ajrit përveç reaksioneve të ajrit kundër sipërfaqes së tokës.

**Rrezik.** Gjendja apo ndonjë objekt me potencial për shkaktimin apo kontribuimin në një incident apo aksident të avionit.

**Helikopter.** Avion më i rëndë se ajri kryesisht i mbështetur në fluturim nga reaksionet e ajrit në një apo më shumë rotorë me energji në akse vertikale.

*Shënim.— Disa shtete përdorin termin “rotorcraft” si alternativë për “helikopter”.*

**Incident.** Një ndodhi, përveç aksidentit, i ndërlidhur me operimin e një avioni që ndikon apo mund të ndikojë në sigurinë e operacionit.

*Shënim.— Llojet e incidenteve që janë me interes për studimet e ndërlidhura me sigurinë përfshijnë incidentet e radhitura në aneksin 13, Shtojcën C.*

**Kodet e praktikës në industri.** Materiali udhëzues i zhvilluar nga një organ i industrisë për një sektor të veçantë të industrisë së aviacionit për të plotësuar kërkesat që dalin nga Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara, kërkesat tjera të sigurisë së aviacionit dhe praktikat më të mira që konsiderohen të përshtatshme.

*Shënim.— Disa shtete pranojnë dhe u referohen kodeve të praktikës në industri gjatë zhvillimit të rregulloreve për përmbushjen e kërkesave që dalin nga aneksi 19 dhe vënë burimet e tyre dhe mënyrën se si mund të merren ato në dispozicion të kodeve të praktikës në industri.*

**Personeli operativ.** Personeli i përfshirë në aktivitetet e aviacionit që janë në pozitë të raportojnë informacionet e sigurisë.

*Shënim.— Personeli i tillë përfshinë, por nuk kufizohet në ekuipazhin e fluturimit, kontrolluesit e trafikut ajror, operatorët e stacionit aeronautikë, teknikët e mirëmbajtjes, personeli i organizatave për dizajnimin dhe prodhimin e avionëve, ekuipazhi i kabinës, dispeçerët e fluturimit, personeli i platformës dhe personeli për trajtim në tokë.*

**Siguria.** Gjendja në të cilën rreziku që shoqërohet me aktivitete të aviacionit, që ndërlidhen apo drejtpërdrejtë mbështesin operimin e një avioni, kontrollohet dhe zvogëlohet deri në një nivel të pranueshëm.



**Të dhënat mbi sigurinë.** Një grup i përcaktuar i fakteve apo grup i vlerave të sigurisë të mbledhura nga burime të ndryshme të ndërlidhura me aviacionin, që përdoren për ruajtjen apo përmirësimin e sigurisë.

*Shënim.— Të dhënat e tilla të sigurisë të mbledhura nga aktivitetet proaktive apo reaktive të ndërlidhura me sigurinë, duke përfshirë por duke mos u kufizuar në:*

- a) hetimet e aksidenteve apo incidenteve;
- b) raportimin e sigurisë;
- c) vazhdimin e raportimit të vlefshmërisë ajrore;
- d) monitorimin e performancës operative;
- e) inspektimet, auditimet, anketat; apo
- f) studimet dhe shqyrtimet e sigurisë.

**Informacionet mbi sigurinë.** Të dhënat mbi sigurinë të përpunuara, organizuara apo analizuara në një kontekst të caktuar në mënyrë që t'i bëjnë të dobishme për qëllime të menaxhimit të sigurisë.

**Sistemi për Menaxhimin e Sigurisë (SMS).** Një qasje sistematike për menaxhimin e sigurisë, përfshirë strukturat e nevojshme organizative, llogaridhënien, përgjegjësitë, politikat dhe procedurat.

**Mbikëqyrja e sigurisë.** Funkzioni i kryer nga shteti për të siguruar që individët dhe organizatat që kryejnë aktivitet të aviacionit respektojnë ligjet dhe rregulloret kombëtare të ndërlidhura me sigurinë.

**Performanca e sigurisë.** Arritja e sigurisë së shtetit apo ofruesit të shërbimit siç përcaktohet nga objektivat e tij të performancës së sigurisë dhe treguesit e performancës së sigurisë.

**Treguesi i Performancës së Sigurisë.** Një parametër i bazuar në të dhëna, i përdorur për monitorimin dhe vlerësimin e performancës së sigurisë.

**Objektivi i Performancës së Sigurisë.** Objektivi i planifikuar apo i synuar i shtetit apo ofruesit të shërbimit për treguesin e performancës së sigurisë gjatë një periudhe të caktuar që është në përputhje me objektivat e sigurisë.

**Rreziku i sigurisë.** Probabiliteti dhe ashpërsia e parashikuar e pasojave apo rezultateve të rrezikut.

**Lëndimi i rëndë.** Lëndimi që e pëson personi në një aksident dhe i cili:

- a) kërkon shtrim në spital për më shumë se 48 orë duke filluar brenda 7 ditëve nga data kur ka ndodhur lëndimi; apo
- b) rezulton në thyerjen të ndonjë eshtëri (përveç thyerjeve të thjeshta të gishtave, thonjve apo hundës); apo
- c) përfshinë gërvishtje që shkaktojnë hemorragji të rëndë, dëmtim të nervit, muskulit apo të tendonit; apo
- d) përfshinë dëmtim në ndonjë organ të brendshëm; apo

- e) përfshinë djegie të shkallës së dytë apo të tretë, apo djegie që prekin më shumë se 5 përqind të sipërfaqes së trupit; apo
- f) përfshinë ekspozimin e verifikuar ndaj substancave infektuese apo rrezatimit lëndues.

**Shteti i dizajnit.** Shteti që ka juridiksion mbi organizatën që është përgjegjëse për dizajnin e llojit.

**Shteti i prodhimit.** Shteti që ka juridiksion mbi organizatën që është përgjegjëse për montimin përfundimtar të avionit.

**Shteti i operatorit.** Shteti në të cilin gjendet vendi kryesor i biznesit i operatorit apo, nëse nuk ka vend të tillë të biznesit, banimi i përhershëm i operatorit.

**Programi Shtetëror i Sigurisë (PSHS).** Një grup i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve që kanë për qëllim përmirësimin e sigurisë.

**Mbikëqyrja.** Aktivitetet shtetërore të cilat shteti i verifikon në mënyrë proaktive nëpërmjet inspektimeve dhe auditimeve që mbajtesi i licencës të aviacionit, certifikatës, autorizimit apo aprovimit që vazhdon të plotësojë kërkesat dhe funksionin në nivel të kompetencës dhe sigurisë së kërkuar nga shteti.

---

## KAPITULLI 2. ZBATUESHMËRIA

Standardet dhe Praktikrat e Rekomanduara të përfshira në këtë aneks janë të aplikueshme për funksionet e menaxhimit të sigurisë të ndërlidhura apo në mbështetje të drejtpërdrejtë të drejtimit të sigurt të avionit.

*Shënimi 1.— Dispozitat e menaxhimit të sigurisë për shtetet janë përfshirë në kapitullin 3 dhe ndërlidhen me programin shtetëror të sigurisë.*

*Shënimi 2.— Në kuadër të këtij aneksi, termi “ofruer i shërbimit” i referohet atyre organizatave të radhitura në kapitullin 3, 3.3.2.1 dhe nuk përfshinë operatorët ndërkombëtar të aviacionit të përgjithshëm.*

*Shënimi 3.— Dispozitat për menaxhimin e sigurisë për ofruer dhe operatorë të specifikuar të aviacionit janë në kapitullin 4 dhe ndërlidhen me Sistemet për Menaxhimin e Sigurisë (SMS-të).*

*Shënimi 4.— Asnjë dispozitë e këtij aneksi nuk synon transferimin e përgjegjësisë të ofruerit apo operatorit të shërbimeve të aviacionit tek shteti. Kjo përfshinë funksionet e ndërlidhura apo në mbështetje të drejtpërdrejtë të drejtimit të sigurt të avionit.*

*Shënimi 5.— Në kontekst të këtij aneksi, “përgjegjësia” (njëjës) i referohet “përgjegjësisë shtetërore” në lidhje me obligimet ndërkombëtare sipas Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, përderisa*

“përgjegjësitë” (shumës) duhet të marrin kuptimin e zakonshëm (d.m.th. kur i referohen funksioneve dhe aktiviteteve që mund të delegohen).

---

## KAPITULLI 3. PËRGJEGJËSITË SHETËRORE PËR MENAXHIMIN E SIGURISË

*Shënimi 1.— Elementet Kritike (EK-të) të sistemit shtetëror të Mbikëqyrjes së Sigurisë (MSSH) që gjenden në shtojcën 1 përbëjnë bazën të një MSSH-je.*

*Shënimi 2.— Dispozitat për menaxhimin e sigurisë që i përkasin llojeve specifike të aktiviteteve të aviacionit janë trajtuar në anekse përkatëse.*

*Shënimi 3.— Parimet themelore të sigurisë të zbatueshme për procesin e vlerësimit mjekësor të mbajtësve të licencës përfshihen në aneksin 1. Udhëzuesi është në dispozicion në Manualin e Mjekësisë së Aviacionit Civil (Dokumenti 8984).*

### 3.1 Programi Shtetëror i Sigurisë (PSHS)

Shtetet krijojnë dhe mirëmbajnë një PSSH që është në përputhje me madhësinë dhe kompleksitetin e sistemit të aviacionit civil të shtetit, por mund t’ia delegojnë funksionet dhe aktivitetet e ndërlidhura me menaxhimin e sigurisë një shteti tjetër, Organizate për Mbikëqyrjen e Sigurisë Rajonale (RSOO) apo Organizate Rajonale për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve (RAIO).

*Shënimi 1.— Shtetet mbajnë përgjegjësinë për funksionet dhe aktivitetet të ndërlidhura me menaxhimin e sigurisë të deleguara tek një shtet tjetër, RSOO apo RAIO.*

*Shënimi 2.— Udhëzuesi mbi PSHS dhe delegimi i funksioneve dhe aktiviteteve të ndërlidhura me menaxhimin e sigurisë përfshihen në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dokumenti 9859).*

### 3.2 Politikat shtetërore të sigurisë, objektivat dhe burimet

#### 3.2.1 Legjislacioni primar i aviacionit

3.2.1.1 Shtetet përcaktojnë legjislacionin primar të aviacionit në përputhje me seksionin 1 të Shtojcës 1.

3.2.1.2 **Rekomandim.**— Shtetet duhet të krijojnë një politikë të zbatimit që specifikon kushtet dhe rrethanat në të cilat ofruesve të shërbimeve me SMS iu lejohet që të merren dhe të zgjidhin ngjarjet që përfshijnë çështje të caktuara të sigurisë, në nivel të brendshëm, brenda kontekstit të SMS së tyre dhe në përputhje me autoritetit të duhur shtetëror.

### 3.2.2 Rregulloret specifike të operimit

3.2.2.1 Shtetet përcaktojnë rregulloret specifike të operimit në përputhje me seksionin 2 të shtojcës 1.

3.2.2.2 Shtetet shqyrtojnë në baza periodike rregulloret specifike të operimit, materialin udhëzues dhe politikat e zbatimit për të siguruar që ato mbesin relevante dhe adekuate.

### 3.2.3 Sistemi shtetëror dhe funksionet

3.2.3.1 Shtetet përcaktojnë sistemin shtetëror dhe funksionet në përputhje me seksionin 2 të shtojcës 1.

3.2.3.2 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të identifikojnë, përkufizojnë dhe dokumentojnë kërkesat, obligimet, funksionet dhe aktivitetet sa i përket krijimit dhe mirëmbajtjes së PSHS, përfshirë direktivat për planifikimin, organizimin, zhvillimin, mirëmbajtjen, kontrollin dhe përmirësimin e vazhdueshëm të PSHS në një mënyrë që plotëson objektivat e shtetit për siguri..*

3.2.3.3 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të përcaktojnë politikën e sigurisë dhe objektivat e sigurisë që pasqyrojnë zotimin e tyre sa i përket sigurisë dhe lehtësojnë promovimin e kulturës pozitive të sigurisë në komunitetin e aviacionit.*

3.2.3.4 **Rekomandim.**— *Politika e sigurisë dhe objektivat e sigurisë duhet të publikohen dhe të shqyrtohen në mënyrë periodike për të siguruar që ato janë relevante dhe adekuate për shtetin.*

### 3.2.4 Personeli i kualifikuar teknik

Shtetet përcaktojnë kërkesat për kualifikimin e personelit teknik në përputhje me seksionin 4 të shtojcës 1.

*Shënim.*— *Termi “personel teknik” i referohet personave që kryejnë funksione të ndërlidhura me sigurinë për apo në emër të shtetit.*

### 3.2.5 Udhëzuesi teknik, mjetet dhe ofrimi i informacioneve të rëndësishme për sigurinë

Shtetet përcaktojnë udhëzues dhe mjete teknike dhe ofrojnë informacione kritike për sigurinë në përputhje me seksionin 5 të shtojcës 1.

## 3.3 Menaxhimi shtetëror i rrezikut të sigurisë

### 3.3.1 Obligimet për licencim, certifikim, autorizim dhe aprovim

Shtetet plotësojnë nevojat për licencim, certifikim, autorizim dhe aprovim në përputhje me seksionin 6 të shtojcës 1.

### 3.3.2 Obligimet për sistemin e menaxhimit të sigurisë

#### 3.3.2.1 Shtetet kërkojnë që këta ofrues të shërbimeve të zbatojnë nën autoritetin e tyre një SMS:

- a) organizatat e aprovuara për trajnim në përputhje me aneksin 1 që i ekspozohen rreziqeve të sigurisë të ndërlidhura me operacionet e aviacionit gjatë ofrimit të shërbimeve;
- b) operatorët e aeroplanëve apo helikopterëve të autorizuar për realizimin e transportit ndërkombëtar komercial, në përputhje me aneksin 6, pjesa I apo pjesa III, seksioni II, përkatësisht;

*Shënim.— Atëherë kur aktivitetet e mirëmbajtjes nuk realizohen nga një organizatë e aprovuar për mirëmbajtje në përputhje me aneksin 6, pjesa I, 8.7, por nën një sistem ekuivalent si në aneksin 6, pjesa I, 8.1.2, apo pjesa III, seksioni II, 6.1.2, ato përfshihen në fushëveprimin e SMS të operatorit.*

- c) organizatat e aprovuara të mirëmbajtjes që ofrojnë shërbime për operatorët e aeroplanëve apo helikopterëve të angazhuar në transportin ndërkombëtar ajror komercial, në përputhje me aneksin 6, pjesën I apo pjesën III, seksioni II, përkatësisht;
- d) organizatat përgjegjëse për dizajnin e llojit apo prodhimin e avionit, motorëve apo helikave në përputhje me aneksin 8;
- e) ofruesit e Shërbimeve të Trafikut Ajror (SHTA) në përputhje me aneksin 11; dhe
- f) operatorët e aerodromeve të certifikuar në përputhje me aneksin 14, Vëllimi I.

*Shënim.— Dispozitat e mëtejshme të ndërlidhura me zbatimin e SMS nga ofruesit e shërbimeve mund të gjenden në kapitullin 4.*

**3.3.2.2 Rekomandim.**— *Shtetet duhet të sigurojnë që treguesit e performancës së sigurisë dhe objektivat e përcaktuar nga ofruesit dhe operatorët e shërbimeve janë të pranueshëm për shtetin.*

*Shënim.— Udhëzuesi për identifikimin e treguesve dhe objektiveve të duhur të performancës së sigurisë përfshihet në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dokumenti 9859).*

**3.3.2.3** Shteti i Regjistrimit përcakton kriteret për operatorët e përgjithshëm ndërkombëtar të aviacionit apo aeroplanët me motorë turbo-reaktiv në përputhje me aneksin 6, pjesën II, seksionin 3, për të zbatuar një SMS.

*Shënim.— Dispozitat e mëtejshme të ndërlidhura me zbatimin e SMS nga operatorët e përgjithshëm ndërkombëtar të aviacionit mund të gjenden në kapitullin 4.*

**3.3.2.4** Kriteret e përcaktuara nga Shteti i Regjistrimit në përputhje me 3.3.2.3 adresojnë kornizën dhe elementet e SMS të përfshira në shtojcën 2.

*Shënim.— Udhëzuesi për përcaktimin e kriterëve për zbatimin e një SMS për operatorët e përgjithshëm ndërkombëtar të aviacionit përfshihet në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dokumenti 9859).*

### 3.3.3 Hetimi i aksidenteve dhe incidenteve

Shtetet përcaktojnë një proces për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në përputhje me aneksin 13, në mbështetje të menaxhimit të sigurisë në shtet.

### 3.3.4 Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut të sigurisë

3.3.4.1 Shtetet përcaktojnë dhe ruajnë një proces për identifikimin e rreziqeve nga të dhënat e mbledhura të sigurisë.

*Shënim 1. — Informacionet e mëtejshme sa i përket mbledhjes së të dhënave të sigurisë, analizës dhe ndarjes dhe shkëmbimit të informacioneve të sigurisë mund të gjenden në kapitullin 5.*

*Shënim 2.— Informacionet shitesë për identifikimin e rreziqeve dhe çështjeve të sigurisë mbi të cilat duhet të bazohen veprimet parandaluese të përfshira në raportet përfundimtare të aksidenteve dhe incidenteve.*

3.3.4.2 Shtetet zhvillojnë dhe mirëmbajnë një proces që siguron vlerësimin e rreziqeve të sigurisë të ndërlydhura me rreziqet e identifikuara.

### 3.3.5 Menaxhimi i rreziqeve të sigurisë

3.3.5.1 Shtetet themelojnë mekanizma për zgjidhjen e çështjeve të sigurisë në përputhje me seksionin 8 në shtojcën 1.

3.3.5.2 **Rekomandim.**— Shtetet duhet të zhvillojnë dhe mirëmbajnë një proces për menaxhimin e rreziqeve të sigurisë.

*Shënim 1.— Veprimet e ndërmarra për menaxhimin e rreziqeve të sigurisë mund të përfshijnë: pranimin, lehtësimin, shmangien apo transferimin.*

*Shënim 2.— Rreziqet e sigurisë dhe çështjet e sigurisë shpesh kanë faktorë themelorë që duhet të vlerësohen me kujdes.*

## 3.4 Garantimi shtetëror i sigurisë

### 3.4.1 Obligimet për mbikëqyrje

3.4.1.1 Shtetet duhet të përmbushin obligimet për mbikëqyrje në përputhje me seksionin 7 të shtojcës 1.

*Shënim.— Mbikëqyrja e ofruesve të shërbimit merr parasysh performancën e sigurisë, si dhe madhësinë dhe kompleksitetin e produkteve apo shërbimeve të tij të aviacionit.*

3.4.1.2 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të përcaktojnë procedura për prioritizimin e inspektiveve, auditiveve dhe anketave drejt atyre fushave me më shumë shqetësim për apo nevojë për siguri.*

*Shënim.*— *Profilet organizative të rrezikut, rezultatet e identifikimit të rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut, si dhe rezultatet e mbikëqyrjes mund të ofrojnë informacione për prioritizimin e inspektiveve, auditiveve dhe anketave.*

3.4.1.3 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të shqyrtojnë në baza periodike performancën e sigurisë së një ofruesi individual të shërbimit.*

### 3.4.2 Performanca e sigurisë së shtetit

3.4.2.1 Shtetet përcaktojnë nivelin e pranueshëm të performancës së sigurisë që duhet të arrihet nëpërmjet PSHS të tyre.

*Shënim 1.*— *Niveli i pranueshëm i performancës së sigurisë për Shtetin mund të arrihet nëpërmjet zbatimit dhe mirëmbajtjes së SSP, si dhe treguesve dhe objektivave të performancës së sigurisë që tregojnë se siguria menaxhohet në mënyrë efikase dhe bazohet në themelin e zbatimit të SARP ekzistuese të ndërlidhura me sigurinë.*

*Shënim 2.*— *Udhëzuesi për përcaktimin e treguesve dhe objektivave të performancës së sigurisë, si dhe një nivel i pranueshëm i performancës së sigurisë, përfshihen në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dokumenti 9859).*

3.4.2.2 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të zhvillojnë dhe mirëmbajnë një proces për të vlerësuar efikasitetin e veprimeve të ndërmarra për menaxhimin e rreziqeve të sigurisë dhe zgjidhjen e çështjeve të sigurisë.*

*Shënim.*— *Rezultatet e vlerësimit të sigurisë mund të përdoren për të mbështetur prioritizimin e veprimeve për menaxhimin e rreziqeve të sigurisë.*

3.4.2.3 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të vlerësojnë efikasitetin e PSHS-ve të tyre individuale për të mirëmbajtur apo përmirësuar në mënyrë të vazhdueshme nivelin e përgjithshëm të performancës së sigurisë.*

## 3.5 Promovimi i sigurisë nga shteti

### 3.5.1 Komunikimi i brendshëm dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë

**Rekomandim.**— *Shtetet duhet të promovojnë vetëdijesimin mbi sigurinë si dhe ndarjen dhe shkëmbimin e informacioneve mbi sigurinë për të mbështetur zhvillimin e një kulture pozitive të sigurisë që nxit një PSHS efikas në kuadër të organizatave të aviacionit të Shtetit.*

### 3.5.2 Komunikimi i jashtëm dhe shpërndarja e informatave të sigurisë

**Rekomandim.**— *Shtetet duhet të promovojnë vetëdijesimin për sigurinë si dhe ndarjen dhe shkëmbimin e informacioneve të sigurisë me komunitetin e aviacionit për të nxitur mirëmbajtjen dhe përmirësimin e sigurisë dhe mbështetjen e zhvillimit të kulturës pozitive të sigurisë.*

*Shënim 1.*— *Referojuni kapitullit 5, 5.4, për detaje të mëtejshme sa i përket ndarjes dhe shkëmbimit të informacioneve mbi sigurinë.*

*Shënim 2.*— *Promovimi i vetëdijesimit mbi sigurinë do të mund të përfshinte identifikimin e trajnimit të qasshëm të sigurisë për komunitetin e aviacionit.*

---

## KAPITULLI 4. SISTEMI PËR MENAXHIMIN E SIGURISË (SMS)

*Shënim 1.*— *Udhëzuesi mbi zbatimin e SMS përfshihet në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dokumenti 9859).*

*Shënim 2.* — *Një organizatë mund të zgjedh që të vendos një SMS përgjatë aktiviteteve të shumëfishta të ofruesit të shërbimeve.*

### 4.1 Të përgjithshme

4.1.1 SMS e një ofruesi të shërbimit duhet të:

- a) themelohet në përputhje me elementet kornizë të përfshirë në shtojcën 2; dhe
- b) jetë në përputhje me madhësinë e ofruesit të shërbimit dhe kompleksitetin e produkteve apo shërbimeve të tij të aviacionit.

4.1.2 Shteti siguron që ofruesi i shërbimit zhvillon një plan për lehtësimin e zbatimit të SMS.

4.1.3 SMS e një organizate të aprovuar të trajnimit, në përputhje me aneksin 1, që i ekspozohet rreziqeve të sigurisë të ndërlihdura me operacionet e avionit gjatë ofrimit të shërbimeve të tij, bëhet e pranueshme për shtetin/shtetet që janë përgjegjëse për aprovimin e organizatës.

4.1.4 SMS e operatorit të certifikuar të aeroplanëve apo helikopterëve të autorizuar për realizimin e transportit ndërkombëtar ajror komercial, në përputhje me aneksin 6, pjesën I apo pjesën III, përkatësisht seksionin II, bëhen të pranueshme për Shtetin e Operatorit.

*Shënim.*— *Atëherë kur aktivitetet e mirëmbajtjes nuk realizohen nga një organizatë e aprovuar për mirëmbajtje në përputhje me Shtojcën 6, pjesën I, 8.7, por nën një sistem ekuivalent si në shtojcën 6, pjesën I, 8.1.2, apo pjesën III, seksionin II, 6.1.2, ato përfshihen në fushëveprimin e SMS të operatorit.*

4.1.5 SMS e një organizate të aprovuar të mirëmbajtjes që ofron shërbime për operatorët e aeroplanëve apo



helikopterëve të angazhuar në transportin ndërkombëtar ajror komercial, në përputhje me aneksin 6, pjesën I apo pjesën III, përkatësisht seksionin II, bëhen të pranueshme për shtetin/shtetet përgjegjëse për aprovimin e organizatës.

4.1.6 SMS e një organizate përgjegjëse për dizajnin e llojit të një avioni, motorëve apo helikave, në përputhje me aneksin 8, bëhet i pranueshëm për Shtetin e Dizajnit.

4.1.7 SMS e një organizate përgjegjëse për prodhimin e një avioni, motorëve apo helikave, në përputhje me aneksin 8, bëhet i pranueshëm për Shtetin e Prodhimit.

4.1.8 SMS e ofruesit të ATS, në përputhje me aneksin 11, bëhet i pranueshëm për shtetin që është përgjegjës për përcaktimin e ofruesit.

4.1.9 SMS i një operatori të aerodromit të certifikuar, në përputhje me aneksin 14, Vëllimin I, bëhen të pranueshme për Shtetin përgjegjës për certifikimin e aerodromit.

## **4.2 Aviacioni i përgjithshëm ndërkombëtar - aeroplanët**

*Shënim - Udhëzuesi mbi zbatimin e SMS-së për aviacionin e përgjithshëm ndërkombëtar është përfshirë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (SMM) (Doc 9859) dhe kodet e praktikës së industrisë.*

SMS i një operatori të aviacionit të përgjithshëm ndërkombëtar, që kryen operatione për aeroplanët e mëdhenj ose turbo-jet në përputhje me Aneksin 6, Pjesa II, Seksioni 3, duhet të jetë në përpjesëtim me madhësinë dhe kompleksitetin e operacionit dhe të plotësojë kriteret e përcaktuara nga Shteti i Regjistrimit.

*Shënim 1.- Dispozitat e mëtejme në lidhje me kriteret që duhet të përcaktohen nga shteti i regjistrimit mund të gjenden në Kapitullin 3.*

*Shënim 2.- Udhëzuesi mbi përgjegjësitë e Shtetit të Regjistrimit lidhur me operationet e lizingut, charter dhe të shkëmbimit është përfshirë në Manualin e Procedurave për Inspektimin, Certifikimin dhe Survejimin (mbikëqyrjen) e Vazhdueshme (Dok 8335). Udhëzuesi lidhur me transferimin e përgjegjësive të Shtetit të Regjistrimit tek Shteti ku operatori i avionëve ka vendin e tij kryesor të biznesit ose, nëse nuk ka një vend të tillë biznesi, adresën e tij të përhershme në përputhje me nenin 83 është përfshirë në Manualin për Zbatimin e nenit 83 të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Dok. 10059).*

## KAPITULLI 5. MBLEDHJA, ANALIZA, MBROJTJA, NDARJA DHE SHKËMBIMI I TË DHËNAVE DHE INFORMATAVE MBI SIGURINË

*Shënim.- Qëllimi i këtij kapitulli është të sigurojë disponueshmërinë e vazhdueshme të të dhënave dhe informatave të sigurisë për mbështetjen e aktiviteteve të menaxhimit të sigurisë.*

### 5.1 Sistemet e grumbullimit dhe përpunimit të të dhënave të sigurisë

5.1.1 Shtetet duhet të krijojnë sisteme për mbledhjen dhe përpunimin e të dhënave të sigurisë (SMPDhS) për të kapur, ruajtur, grumbulluar dhe mundësuar analizën e të dhënave dhe informatave të sigurisë.

*Shënimi 1.- SMPDhS i referohet sistemeve të përpunimit dhe raportimit, bazave të të dhënave të sigurisë, skemave për shkëmbimin e informatave dhe informatave të regjistruara duke përfshirë, por pa u kufizuar në:*

- a) *Të dhënat dhe informatat që kanë të bëjnë me hetimet e aksidenteve dhe incidenteve;*
- b) *Të dhënat dhe informatat në lidhje me hetimet e sigurisë nga autoritetet shtetërore ose ofruesit e shërbimeve të aviacionit;*
- c) *Sistemet e raportimit të detyrueshëm mbi sigurinë siç tregohet në 5.1.2;*
- d) *Sistemet e raportimit vullnetarë mbi sigurinë siç tregohet në 5.1.3; dhe*
- e) *Sistemet raportuese vetë-zbuluese, duke përfshirë sistemet automatike të kapjes së të dhënave, siç përshkruhet në Aneksin 6, Pjesa I, Kapitulli 3, si dhe sistemet manuale të kapjes së të dhënave.*

*Shënim 2.- Udhëzuesi lidhur me SMPDhS është përfshirë në Manualin për Menaxhimin e Sigurisë (MMS) (Dok 9859).*

*Shënim 3.- Termi "Baza e të dhënave të sigurisë" mund t'i referohet një baze të vetme të të dhënave ose bazave të shumëfishta të të dhënave.*

*Shënimi 4.- SMPDhS mund të përfshijë inpute nga shteti, industria dhe burimet publike dhe mund të bazohet në metoda reaktive dhe proaktive të të dhënave të sigurisë dhe mbledhjes së informatave të sigurisë.*

*Shënim 5.-Dispozitat specifike për sektor mbi raportimin e sigurisë përfshihen në anekset tjerë, PANS dhe SUPP. Njihet përfitimi për zbatimin efektiv të një PSSh në qasjen e integruar për mbledhjen dhe analizën e të dhënave dhe informatave të sigurisë nga të gjitha burimet.*

5.1.2 Shtetet do të krijojnë një sistem të raportimit të detyrueshëm mbi sigurinë që përfshin raportimin e incidenteve.

5.1.3 Shtetet duhet të krijojnë një sistem të raportimit vullnetar mbi sigurinë për të mbledhur të dhëna dhe informata të sigurisë të cilat nuk kapen nga sistemet e detyrueshme të raportimit mbi sigurinë.

**5.1.4 Rekomandim.**— *Autoritetet shtetërore përgjegjëse për zbatimin e PSSh-së duhet të kenë qasje në SMPDhS siç referohet në 5.1.1 për të mbështetur përgjegjësitë e tyre të sigurisë, në përputhje me parimet e Shtojcës 3.*

*Shënim: Autoritetet shtetërore përgjegjëse për zbatimin e PSSh-së përfshijnë autoritetet e hetimit të aksidenteve.*

**5.1.5 Rekomandim.**— *Baza e të dhënave të sigurisë duhet të përdorë taksonominë e standardizuar për të lehtësuar shkëmbimin e informatave të sigurisë.*

*Shënim.- Shtetet inkurajohen të përdorin një sistem kompatibil me ADREP. Më shumë informata për ADREP mund të gjenden në Aneksin 13, Kapitulli 7.*

## **5.2 Analiza e të dhënave dhe informatave të sigurisë**

5.2.1 Shtetet duhet të krijojnë dhe mirëmbajnë një proces për të analizuar të dhënat dhe informatat e sigurisë nga SMPDhS dhe bazat e ndërlidhura të të dhënave të sigurisë.

*Shënim 1.- Dispozitat specifike shtetërore për identifikimin e rreziqeve si pjesë e menaxhimit të rrezikut të sigurisë dhe proceseve të sigurimit të sigurisë mund të gjenden në Kapitullin 3.*

*Shënim 2.- Qëllimi i analizave së të dhënave dhe informatave të sigurisë të kryera nga shteti është që të identifikohen rreziqet sistematike dhe ndër-sektoriale që mund të mos identifikohen ndryshe nga proceset e analizës së të dhënave të sigurisë nga ofruesit e shërbimeve individuale dhe operatorët.*

*Shënim 3.- Procesi mund të përfshijë metoda parashikuese të analizës së të dhënave të sigurisë.*

## **5.3 Mbrojtja e të dhënave dhe informatave të sigurisë**

5.3.1 Shtetet duhet të sigurojnë mbrojtje për të dhënat e sigurisë të kapura, dhe informatat e sigurisë të nxjerra nga sistemet e raportimit vullnetar të sigurisë dhe burimet përkatëse në përputhje me Shtojcën 3.

*Shënim: Burimet përfshijnë individë dhe organizata.*

**5.3.2 Rekomandim.-** *Shtetet duhet të ofrojnë mbrojtjen e referuar në 5.3.1 edhe për të dhënat dhe informatat e sigurisë të nxjerra nga sistemi i raportimit të detyrueshëm mbi sigurinë dhe burimet e ngjashme.*

*Shënim 1.- Një mjedis i raportimit ku punonjësit dhe personeli operativ mund të besojnë se veprimet ose mosveprimet e tyre që janë në përpjesëtim me trajnimin dhe përvojën e tyre nuk do të ndëshkohen, është thelbësor për raportimin e sigurisë.*

*Shënim 2.- Udhëzuesi në lidhje me sistemet e raportimit të detyrueshëm dhe vullnetar të sigurisë është përfshirë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok 9859).*

5.3.3 Sipas 5.3.1 dhe 5.3.2, Shtetet nuk duhet të vënë në dispozicion ose të përdorin të dhëna ose informata mbi sigurinë të mbledhura, ruajtura ose të analizuara në përputhje me 5.1 ose 5.2 për qëllime të tjera jashtë mirëmbajtjes ose përmirësimit të sigurisë, përveç nëse autoriteti kompetent përcakton, në përputhje me Shtojcën 3, se mund të aplikohet parimi i përjashtimit.

5.3.4 Pavarësisht nga 5.3.3, Shtetet nuk duhet të parandalohen nga përdorimi i të dhënave ose informatave të sigurisë për ndërmarrjen e ndonjë veprim parandalues, korrektues ose përmirësues që është i nevojshëm për të ruajtur ose përmirësuar sigurinë e aviacionit.

*Shënim: - Dispozitat specifike që kanë për qëllim të sigurojnë se nuk ka mbivendosje (dyfishim) për mbrojtjen e të dhënave të hetimit në Aneksin 13 përfshihet në Shtojcën 3, 1.2.*

5.3.5 Shtetet duhet të marrin masat e nevojshme, duke përfshirë promovimin e një kulture pozitive të sigurisë për të inkurajuar raportimin e sigurisë nëpërmjet sistemeve të referuara në 5.1.2 dhe 5.1.3.

*Shënim. – Udhëzuesi i lidhur me kulturën pozitive të sigurisë është përfshirë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok 9859.)*

5.3.6 **Rekomandim.**— Shtetet duhet të lehtësojnë dhe promovojnë raportimin e sigurisë duke përshtatur ligjet, rregulloret dhe politikat e tyre në fuqi sipas nevojës.

5.3.7 **Rekomandim.**— Në mbështetje të përcaktimit të referuar në 5.3.3, Shtetet duhet të krijojnë dhe të përdorin aranzhimet e duhura paraprake ndërmjet autoriteteve të tyre dhe organeve shtetërore të ngarkuara me sigurinë e aviacionit dhe atyre që janë të ngarkuar me administrimin e drejtësisë. Aranzhimet e tilla duhet të marrin parasysh parimet e specifikuara në Shtojcën 3.

*Shënim: Këto aranzhime mund të formalizohen përmes legjislacionit, protokolleve, marrëveshjeve ose memorandumeve të mirëkuptimit.*

## **5.4 Ndarja dhe shkëmbimi i informatave për siguri**

*Shënim: Ndarja i referohet dhënies, ndërsa shkëmbimi i referohet dhënies dhe pranimit në këmbim.*

5.4.1 Nëse një shtet, në analizën e informatave që përmban në SMPDhS, identifikon çështje të sigurisë të cilat konsiderohen se janë me interes për shtetet tjera, ai Shtet duhet t'i përcjellë ato informata sa më shpejt që është e mundur. Para se të ndajë një informate të tillë, Shtetet duhet të bien dakord mbi nivelin e mbrojtjes dhe kushteve mbi të cilat informatat e sigurisë do të ndahen. Niveli i mbrojtjes dhe i kushteve duhet të jetë në përputhje me Shtojcën 3.

5.4.2 Shtetet duhet të promovojnë krijimin e rrjeteve për shkëmbimin apo ndarjen e informatave ndërmjet përdoruesve të sistemit të aviacionit dhe të lehtësojnë ndarjen dhe shkëmbimin e informatave të sigurisë, përveç nëse ligji kombëtar e parasheh ndryshe.

*Shënim.- Informacionet mbi shkëmbimin e informatave të sigurisë mund të gjenden në Kodin e Mirësjelljes të ICAO-s mbi Shkëmbimin dhe Përdorimin e Informatave të Sigurisë në Planin e Sigurisë së Aviacionit Global (Dok 10004).*

## **SHTOJCA 1. ELEMENTET KRITIKE (EK-të) TË SISTEMIT SHTETËROR TË MBIKËQYRJES SË SIGURISË (SshMS)**

*(Shih Kapitullin 3)*

*Shënim 1.- Udhëzuesi për elementët kritike (EK) të një sistemi që i mundëson një Shteti të ushtrrojë përgjegjësinë e tij për mbikëqyrjen e sigurisë gjendet në Manualin e Mbikëqyrjes së Sigurisë, Pjesa A, Themelimi dhe Menaxhimi i Sistemit të Mbikëqyrjes së Sigurisë së Shtetit (Dok 9734 ).*

*Shënim 2.- Termi "autoritete ose agjenci relevante" përdoret në kuptimin gjenerik për të përfshirë të gjitha autoritetet me përgjegjësi të menaxhimit dhe mbikëqyrjes të sigurisë së aviacionit që mund të përcaktohen nga shtetet si subjekte të ndara, siç janë: Autoritetet e Aviacionit Civil, Autoritetet e Aeroportit, Autoritetet ATS, Autoriteti për Hetimin e Aksidenteve dhe Autoriteti Meteorologjik.*

*Shënim 3.- EK të sistemit SHMS zbatohen në autoritetet që kryejnë funksione të mbikëqyrjes së sigurisë , sipas nevojës, si dhe autoritetet që kryejnë hetimin e aksidenteve dhe incidenteve ose aktiviteteve tjera të menaxhimit të sigurisë.*

*Shënim 4.- Shih Shtojcën 5 të Aneksit 6, Pjesa I dhe Shtojcën 1 të Aneksit 6, Pjesa III, për dispozita specifike për mbikëqyrjen e sigurisë të operatorëve ajrorë.*

### **1. Legjislacioni primar i aviacionit (EK-1)**

1.1 Shtetet duhet të nxjerrin një ligj gjithëpërfshirës dhe efektiv të aviacionit, në përputhje me madhësinë dhe kompleksitetin e veprimtarisë së tyre të aviacionit dhe në përputhje me kërkesat e Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, për të mundësuar mbikëqyrjen dhe menaxhimin e sigurisë së aviacionit civil dhe zbatimin e rregulloreve përmes autoriteteve ose agjencive përkatëse të themeluara për këtë qëllim.

*Shënim: Kjo përfshin sigurimin se ligji i aviacionit mbetet relevant dhe i përshtatshëm për shtetin.*

1.2 Ligji i aviacionit duhet ti sigurojë personelit që kryen funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë qasje në aeroplan, operacione, objekte, shënime të personelit dhe, sipas nevojës, të dhëna përkatëse të individëve dhe organizatave që kryejnë një aktivitet të aviacionit.

### **2. Rregulloret specifike të operimit (EK-2)**

Shtetet duhet të nxjerrin rregullore për të trajtuar, së paku kërkesat kombëtare që rrjedhin nga legjislacioni primar i aviacionit, për procedurat operacionale të standardizuara, produktet, shërbimet, pajisjet dhe infrastrukturën në përputhje me Aneksin e Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

*Shënim.- Termi "rregullore" përdoret në një kuptim gjenerik dhe përfshin, por nuk kufizohet në udhëzimet, rregullat, dekretet, direktivat, grupet e ligjeve, kërkesat, politikat dhe urdhrat.*

### **3. Sistemi shtetëror dhe funksionet (EK-3)**

3.1 Shtetet duhet të krijojnë autoritete ose agjenci përkatëse, sipas nevojës, të mbështetura nga personeli i mjaftueshëm dhe i kualifikuar dhe të pajisura me burime të mjaftueshme financiare për menaxhimin e sigurisë.

3.2 Autoritetet ose agjencitë shtetërore do të kenë të përcaktuara funksionet dhe objektivat e sigurisë për përmbushjen e përgjegjësisë së tyre për menaxhimin e sigurisë.

*Shënim. Kjo përfshin pjesëmarrjen e organizatave të aviacionit shtetëror në aktivitete specifike që lidhen me menaxhimin e sigurisë në shtet dhe përcaktimin e roleve, përgjegjësive dhe marrëdhënieve të këtyre organizatave.*

3.3 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të marrin masat e nevojshme, siç janë kompensimi dhe kushtet e shërbimit, për të siguruar rekrutimin dhe ruajtjen e personelit të kualifikuar që kryen funksione të mbikëqyrjes së sigurisë*

3.4 Shtetet duhet të sigurojnë që personeli që kryen funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë, të ketë udhëzime që adresojnë etikën, sjelljen personale dhe shmangien e konflikteve aktuale ose të perceptuara të interesit në kryerjen e detyrave zyrtare.

3.5 **Rekomandim.**— *Shtetet duhet të përdorin një metodologji për të përcaktuar kërkesat e tyre të plotësimit me staf për personelin që kryen funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë, duke marrë parasysh madhësinë dhe kompleksitetin e aktiviteteve të aviacionit në shtetin e tyre.*

*Shënim. - Përveç kësaj, Shtojca 5 e Aneksit 6, Pjesa I dhe Shtojca 1 e Aneksit 6, Pjesa III, kërkojnë nga Shteti i Operatorit të përdorë një metodologji të tillë për të përcaktuar kërkesat e tyre për plotësimin me personel të pozitës së inspektorit. Inspektorët janë një nën-grup i personelit që kryen funksione të mbikëqyrjes së sigurisë.*

### **4. Personeli teknik i kualifikuar (EK-4)**

4.1 Shtetet duhet të vendosin kërkesa minimale të kualifikimit për personelin teknik që kryen funksione të cilat lidhen me sigurinë dhe të sigurojnë trajnime të përshtatshme fillestare dhe periodike për të mbajtur dhe përmirësuar kompetencën e tyre deri në nivelin e dëshiruar.

4.2 Shtetet duhet zbatojnë një sistem për mbajtjen e të dhënave të trajnimit për personelin teknik.

### **5. Udhëzime teknike, mjetet dhe sigurim i informatave kritike për sigurinë (EK-5)**

5.1 Shtetet duhet të sigurojnë objekte të përshtatshme, materiale gjithëpërfshirëse dhe të përditësuara të udhëzimeve teknike dhe procedurave, informatave kritike të sigurisë, mjete dhe pajisje, si dhe mjete të transportit, sipas nevojës, për personelin teknik në mënyrë që t'u mundësohet atyre të kryejnë funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë në mënyrë efektive dhe në përputhje me procedurat e vendosura në mënyrë të standardizuar.

5.2 Shtetet duhet të sigurojnë udhëzues teknik për industrinë e aviacionit për zbatimin e rregulloreve përkatëse.

## **6. Detyrimet e licencimit, certifikimit, autorizimit dhe miratimit (EK-6)**

Shtetet duhet të zbatojnë procese dhe procedura të dokumentuara për të siguruar që individët dhe organizatat që kryejnë një aktivitet të aviacionit përmbushin kërkesat e përcaktuara para se të lejohen të ushtrojnë privilegjet e licencës, certifikatës, autorizimit ose aprovimit për të kryer aktivitetin përkatës të aviacionit.

## **7. Obligimi i mbikëqyrjes (EK-7)**

Shtetet duhet të zbatojnë procese të dokumentuara të mbikëqyrjes, duke përcaktuar dhe planifikuar inspektime, auditime dhe aktivitete të monitorimit në mënyrë të vazhdueshme, për të siguruar në mënyrë proaktive që licencat e aviacionit, certifikatat, autorizimet dhe mbajtësit e miratimit vazhdojnë të përmbushin kërkesat e përcaktuara. Kjo përfshin mbikëqyrjen e personelit të caktuar nga Autoriteti për kryerjen e funksioneve të mbikëqyrjes së sigurisë në emër të tij.

## **8. Zgjidhja e çështjeve të sigurisë (EK-8)**

8.1 Shtetet duhet të përdorin një proces të dokumentuar për të ndërmarrë veprimet e duhura, përfshirë edhe masat e zbatimit, për të zgjidhur çështjet e identifikuara të sigurisë.

8.2 Shtetet duhet të sigurojnë se çështjet e identifikuara të sigurisë zgjidhen në kohën e duhur përmes një sistemi që monitoron dhe regjistron progresin, përfshirë veprimet e ndërmarra nga individët dhe organizatat që kryejnë një aktivitet të aviacionit në zgjidhjen e këtyre çështjeve.

---

## SHTOJCA 2. KORNIZA PËR SISTEMIN E MENAXHIMIT TË SIGURISË (SMS)

(Shih kapitullin 4, 4.1.1)

*Shënim 1.— Udhëzimi për zbatimin e kornizës për një SMS gjendet në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok. 9859).*

*Shënim 2.— Ndërfaqet e ofruesve të shërbimeve me organizata të tjera mund të japin një kontribut të rëndësishëm në sigurinë e produkteve apo shërbimeve të tyre. Udhëzuesi mbi menaxhimin e ndërfaqes për sa i përket SMS-ve është dhënë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok. 9859).*

*Shënim 3.— Në kontekstin e kësaj shtojce, sa i përket ofrueset të shërbimeve, "llogaridhënia" i referohet një "detyrimi" që nuk mund të delegohet dhe "përgjegjësitë" i referohen funksioneve dhe aktiviteteve që mund të delegohen.*

Kjo shtojcë specifikon kornizën për zbatimin dhe mirëmbajtjen e një SMS-je. Korniza përbëhet nga katër komponentë dhe dymbëdhjetë elemente si kërkesat minimale për zbatimin e SMS-së:

1. Objektivat dhe politika e sigurisë
  - 1.1 Zotimi i menaxhmentit
  - 1.2 Llogaridhënia dhe përgjegjësitë e sigurisë
  - 1.3 Emërimi i personelit kryesor të sigurisë
  - 1.4 Koordinimi i planifikimit të reagimit emergjent
  - 1.5 Dokumentacioni i SMS
  
2. Menaxhimi i rrezikut të sigurisë
  - 2.1 Identifikimi i rrezikut
  - 2.2 Vlerësimi dhe zbutja e rrezikut të sigurisë
  
3. Garantimi i sigurisë
  - 3.1 Monitorimi dhe matja e performancës së sigurisë
  - 3.2 Menaxhimi i ndryshimeve
  - 3.3 Përmirësimi i vazhdueshëm i SMS
  
4. Promovimi i sigurisë
  - 4.1 Trajnimi dhe arsimimi
  - 4.2 Komunikimi i sigurisë



## 1. Objektivat dhe politika e sigurisë

### 1.1 Angazhimi i menaxhmentit

1.1.1 Ofruesi i shërbimeve e përcakton politikën e tij të sigurisë në përputhje me kërkesat ndërkombëtare dhe kombëtare. Politika e sigurisë duhet të:

- a) pasqyron angazhimin organizativ lidhur me sigurinë, përfshirë promovimin e një kulture pozitive të sigurisë;
- b) përfshin një deklaratë të qartë lidhur me sigurimin e burimeve të nevojshme për zbatimin e politikës së sigurisë;
- c) përfshin procedurat e raportimit të sigurisë;
- d) tregon qartë se cilat lloje të sjelljeve janë të papranueshme sa i përket aktiviteteve të aviacionit të ofruesit të shërbimeve dhe përfshin rrethanat nën të cilat nuk do të zbatohet masa disiplinore;
- e) nënshkruhet nga ekzekutivi llogaridhënës i organizatës;
- f) komunikohet në të gjithë organizatën, me promovim të dukshëm; dhe
- g) rishikohet në mënyrë periodike për të siguruar që ajo të mbetet relevante dhe e përshtatshme për ofruesin e shërbimit.

1.1.2 Duke marrë parasysh politikën e tij të sigurisë, ofruesi i shërbimit përcakton objektivat e sigurisë. Objektivat e sigurisë:

- a) përbëjnë bazën për monitorimin dhe matjen e performancës së sigurisë siç kërkohet nga 3.1.2;
- b) pasqyrojnë angazhimin e ofruesit të shërbimit për të ruajtur ose përmirësuar vazhdimisht efektivitetin e përgjithshëm të SMS;
- c) komunikohen në të gjithë organizatën; dhe
- d) rishikohen në mënyrë periodike për të siguruar që ato të mbeten relevante dhe të përshtatshme për ofruesin e shërbimit.

*Shënim.— Udhëzuesi për caktimin e objektivave të sigurisë është dhënë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok 9859).*

### 1.2 Llogaridhënia dhe përgjegjësitë e sigurisë

Ofruesi i shërbimeve:

- a) identifikon ekzekutivin përgjegjës i cili, pavarësisht nga funksionet e tjera, është përgjegjës në emër të organizatës për zbatimin dhe mirëmbajtjen e një SMS efektiv;
- b) në mënyrë të qartë përcakton linjat e llogaridhënies së sigurisë në të gjithë organizatën, duke përfshirë një llogaridhënie të drejtpërdrejtë për sigurinë nga ana e menaxhmentit të lartë;
- c) identifikon përgjegjësitë e të gjithë anëtarëve të menaxhmentit, pavarësisht nga funksionet e tjera, si dhe të të punësuarve, lidhur me performancën e sigurisë së organizatës;
- d) dokumenton dhe komunikon llogaridhënien, përgjegjësitë dhe autoritetet e sigurisë në të gjithë organizatën; dhe
- e) përcakton nivelet e menaxhimit me autorizim për të marrë vendime në lidhje me tolerancën e rrezikut të sigurisë.

### 1.3 Emërimi i personelit kyç të sigurisë

Ofruesi i shërbimit emëron një menaxher sigurie i cili është përgjegjës për zbatimin dhe mirëmbajtjen e SMS.

*Shënim.— Varësisht nga madhësia e ofruesit të shërbimeve dhe kompleksitetit të produkteve apo shërbimeve të aviacionit të tij, përgjegjësitë për zbatimin dhe mirëmbajtjen e SMS mund t'i caktohen një ose më shumë personave, duke përmbyshur rolin e menaxherit të sigurisë si funksionin e tyre të vetëm ose të kombinuar me detyra të tjera, me kusht që këto të mos sjellin ndonjë konflikt interesi.*

### 1.4 Koordinimi i planifikimit të reagimit emergjent

Ofruesi i shërbimeve të cilit i kërkohet të krijojë dhe mirëmbajë një plan të reagimit emergjent për aksidentet dhe incidentet në operimet e avionëve dhe emergjencave të tjera të aviacionit sigurohet që plani i reagimit ndaj emergjencave të koordinohet siç duhet me planet e reagimit ndaj emergjencave të atyre organizatave me të cilat ofruesi i shërbimeve ndërlidhet gjatë ofrimit të produkteve dhe shërbimeve të tij.

### 1.5 Dokumentacioni i SMS

1.5.1 Ofruesi i shërbimit zhvillon dhe mirëmban një manual SMS që përshkruan:

- a) objektivat dhe politikat e tij të sigurisë;
- b) kërkesat e SMS;
- c) procedurat dhe proceset e SMS; dhe

d) llogaridhënien, përgjegjësitë dhe autoritetet për proceset dhe procedurat e SMS.

1.5.2 Ofruesi i shërbimit zhvillon dhe mirëmban të dhënat operative të SMS si pjesë e dokumentacionit të tij të SMS.

*Shënim.— Varësisht nga madhësia e ofruesit të shërbimeve dhe kompleksitetit të produkteve apo shërbimeve të aviacionit, manualët e SMS dhe shënimet operationale të SMS mund të jenë në formë të dokumenteve të pavarura ose mund të integrohen me dokumente (ose dokumentacion) të tjera organizative që mirëmbahen nga ofruesi i shërbimeve.*

## **2. Menaxhimi i rrezikut të sigurisë**

### **2.1 Identifikimi i rrezikut**

2.1.1 Ofruesi i shërbimeve zhvillon dhe mirëmban një proces për të identifikuar rreziqet që lidhen me produktet ose shërbimet e tij të aviacionit.

2.1.2 Identifikimi i rrezikut duhet të bazohet në një kombinim të metodave reaktive dhe proaktive.

### **2.2 Vlerësimi dhe zbutja e rrezikut të sigurisë**

Ofruesi i shërbimit zhvillon dhe mirëmban një proces që siguron analizën, vlerësimin dhe kontrollin e rreziqeve të sigurisë që lidhen me rreziqet e identifikuara.

*Shënim.— Procesi mund të përfshijë metoda parashikuese të analizës së të dhënave të sigurisë.*

## **3. Garantimi i sigurisë**

### **3.1 Monitorimi dhe matja e performancës së sigurisë**

3.1.1 Ofruesi i shërbimeve zhvillon dhe mirëmban mjetet për të verifikuar performancën e sigurisë së organizatës dhe për të vërtetuar efektivitetin e kontrolleve të rrezikut të sigurisë.

*Shënim.— Procesi i auditimit të brendshëm është një mjet që monitoron përputhshmërinë me rregulloret e sigurisë, që është edhe baza mbi të cilin është ndërtuar SMS, dhe vlerëson efektivitetin e këtyre kontrolleve të rrezikut të sigurisë dhe SMS. Udhëzuesi për fushëveprimin e procesit të auditimit të brendshëm gjendet në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (MMS) (Dok. 9859).*

3.1.2 Performanca e sigurisë e ofruesit të shërbimeve verifikohet në lidhje me indikatorët e performancës së sigurisë dhe objektivat e performancës së sigurisë të SMS në mbështetje të objektivave të sigurisë së organizatës.

### 3.2 Menaxhimi i ndryshimeve

Ofruesi i shërbimeve zhvillon dhe mirëmban një proces për identifikimin e ndryshimeve të cilat mund të ndikojnë në nivelin e rrezikut të sigurisë të lidhur me produktet ose shërbimet e tij të aviacionit dhe për identifikimin dhe menaxhimin e rreziqeve të sigurisë që mund të dalin nga këto ndryshime.

### 3.3 Përmirësimi i vazhdueshëm i SMS

Ofruesi i shërbimit monitoron dhe vlerëson proceset e tij të SMS për të ruajtur ose përmirësuar vazhdimisht efektivitetin e përgjithshëm të SMS.

## 4. Promovimi i sigurisë

### 4.1 Trajnimi dhe arsimi

4.1.1 Ofruesi i shërbimit zhvillon dhe mirëmban një program trajnimi të sigurisë që siguron që personeli është i trajnuar dhe kompetent për të kryer detyrat e SMS.

4.1.2 Qëllimi i programit të trajnimit të sigurisë duhet të jetë i përshtatshëm për përfshirjen e çdo individi në SMS.

### 4.2 Komunikimi i sigurisë

Ofruesi i shërbimit zhvillon dhe mirëmban një mjet formal për komunikimin e sigurisë që:

- a) siguron që personeli të jetë në dijeni të SMS në një shkallë që është në përpjesëtim me pozicionet e tyre;
- b) përcjell informatat e rëndësishme për sigurinë;
- c) shpjegon pse janë ndërmarrë veprime të veçanta për të përmirësuar sigurinë; dhe
- d) shpjegon pse janë prezantuar ose ndryshuar procedurat e sigurisë.

---

### **SHTOJCA 3. PARIMET PËR MBROJTJEN E TË DHËNAVE TË SIGURISË, INFORMACIONIT TË SIGURISË DHE BURIMET PËRKATËSE**

*(Shih kapitullin 5, 5.3)*

*Shënim 1.— Mbrojtja e të dhënave të sigurisë, informacionit të sigurisë dhe burimeve përkatëse është thelbësore për të siguruar disponueshmërinë e tyre të vazhdueshme, meqë përdorimi i të dhënave të sigurisë dhe informacioni i sigurisë për qëllime të tjera përveç ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë mund të pengojnë disponueshmërinë e këtyre të dhënave dhe informatave të ardhmen, duke shkaktuar kështu një efekt negativ të konsiderueshëm në siguri.*

*Shënim 2.— Duke pasur parasysh sistemet e tyre të ndryshme ligjore, Shtetet kanë fleksibilitetin që të hartojnë ligjet dhe rregulloret e tyre në përputhje me politikat dhe praktikat e tyre.*

*Shënim 3.— Parimet e përfshira në këtë shtojcë synojnë të ndihmojnë Shtetet që të aprovojnë dhe miratojnë ligjet, rregulloret dhe politikat kombëtare për mbrojtjen e të dhënave të sigurisë dhe informatave të sigurisë të mbledhura nga sistemet e mbledhjes dhe përpunimit të të dhënave të sigurisë (SMPDhS), si dhe burimet përkatëse, duke lejuar administrimin e duhur të drejtësisë dhe veprimet e nevojshme për mirëmbajtjen ose përmirësimin e sigurisë së aviacionit.*

*Shënim 4.— Objektivi është të sigurohet disponueshmëria e vazhdueshme e të dhënave dhe informacionit të sigurisë duke kufizuar përdorimin e tyre për qëllime të tjera përveç ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë së aviacionit.*

#### **1. Parime të përgjithshme**

1.1 Nëpërmjet ligjeve, rregulloreve dhe politikave kombëtare që mbrojnë të dhënat e sigurisë, informacionin e sigurisë dhe burimet përkatëse, shtet duhet të sigurohen:

- a) që ekziston një ekuilibër mes nevojës për mbrojtje të të dhënave të sigurisë, informacionit të sigurisë dhe burimeve përkatëse për mirëmbajtjen ose përmirësimin e sigurisë së aviacionit dhe nevojës për administrim të duhur të drejtësisë;
- b) që të dhënat e sigurisë, informacioni i sigurisë dhe burimet përkatëse mbrohen në përputhje me këtë shtojcë;
- c) që kushtet në të cilat janë përcaktuar të dhënat e sigurisë, informacioni i sigurisë dhe burimet përkatëse janë specifikuar; dhe
- d) që të dhënat e sigurisë dhe informacioni i sigurisë mbeten në dispozicion me qëllim të mirëmbajtjes ose përmirësimit të sigurisë së aviacionit.

*Shënim.— Mbrojtja e të dhënave të sigurisë, informacionit të sigurisë dhe burimeve përkatëse nuk ka për qëllim të ndërhyjë në administrimin e duhur të drejtësisë, ose në ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë.*

1.2 Kur niset një hetim sipas shtojcës 13, të dhënat e hetimeve për aksidentet dhe incidentet në pikën 5.12 të Aneksit 13 do të i nënshtrohen mbrojtjes së paraparë aty, në vend të mbrojtjeve të akorduara nga ky Aneks.

## 2. Parimet e mbrojtjes

2.1 Shtetet sigurohen që të dhënat e sigurisë ose informacioni i sigurisë:

- a) nuk përdoren për procedura disiplinore, civile, administrative dhe penale kundër punonjësve, personelit operacional ose organizatave;
- b) nuk shpalosen për publikun; apo
- c) nuk përdoren për çfarëdo qëllimi tjetër përveç ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë;

përveq nëse aplikohet parimi i përjashtimit.

2.2 Shtetet parashohin mbrojtjen e të dhënave të sigurisë, informacionin e sigurisë dhe burimet përkatëse duke u siguruar që:

- a) mbrojtja përcaktohet në bazë të natyrës së të dhënave të sigurisë dhe informacionit të sigurisë;
- b) krijohet një procedurë formale për të siguruar mbrojtjen e të dhënave të sigurisë, informacionit të sigurisë dhe burimeve përkatëse;
- c) të dhënat e sigurisë dhe informacioni i sigurisë nuk përdoren në një mënyrë tjetër përveç atyre për të cilat janë mbledhur, përveq nëse nuk aplikohet parimi i përjashtimit; dhe
- d) në rast të zbatimit të parimit të përjashtimit, përdorimi i të dhënave të sigurisë dhe informacioni i sigurisë në procedurat disiplinore, civile, administrative dhe penale do të kryhet vetëm nën masa mbrojtëse autoritative.

*Shënim 1.— Procedura formale mund të përcaktojë që çdo person që kërkon zbulimin e të dhënave të sigurisë ose informacionin e sigurisë të sigurojë arsyetimin për shpalosjen e tyre.*

*Shënim 2.— Masat mbrojtëse autoritative përfshijnë kufizimet ligjore ose kufizimet si urdhrat mbrojtëse, procedurat e mbyllura, rishikimin privatisht dhe deidentifikimin e të dhënave për përdorimin ose zbulimin e informacionit të sigurisë në procedurat gjyqësore ose administrative.*

## 3. Parimet e përjashtimit

Përjashtimet nga mbrojtja e të dhënave të sigurisë, informacioni i sigurisë dhe burimet përkatëse jepen vetëm kur autoriteti kompetent:

- a) konstaton se ekzistojnë fakte dhe rrethana të arsyeshme që tregojnë se ndodhia mund të jetë shkaktuar nga ndonjë veprim apo mosveprim që konsiderohet, në përputhje me ligjet kombëtare, të jetë sjellje që përbën neglizhencë të madhe, sjellje të paarsyeshme ose veprimtari kriminale;

- b) pas shqyrtimit të të dhënave të sigurisë ose informacionit të sigurisë, përcakton që lirimi i tyre është i domosdoshëm për administrimin e duhur të drejtësisë dhe se përfitimet nga lirimi i tyre janë më të mëdha se efektet negative kombëtare dhe ndërkombëtare që ky lirim mund të ketë në mbledhjen dhe disponueshmërinë e ardhshme të të dhënave të sigurisë dhe të informacionit të sigurisë; apo
- c) pas shqyrtimit të të dhënave të sigurisë ose informacionit të sigurisë, përcakton që lirimi i tyre është i domosdoshëm për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë dhe se përfitimet nga lirimi i tyre janë më të mëdha se efektet negative kombëtare dhe ndërkombëtare që ky lirim mund të ketë në mbledhjen dhe disponueshmërinë e ardhshme të të dhënave të sigurisë dhe të informacionit të sigurisë.

*Shënim 1.— Gjatë përcaktimit të vendimit, autoriteti kompetent merr parasysh pëlqimin nga burimi i të dhënave dhe informatave të sigurisë.*

*Shënim 2.— Autoritetet e ndryshme kompetente mund të caktohen për rrethana të ndryshme. Autoriteti kompetent mund të përfshijë, por nuk kufizohet në autoritetet gjyqësore ose atyre të cilëve u është besuar përgjegjësia mbi aviacionin në përputhje me ligjin kombëtar.*

#### **4. Shpalosja publike**

4.1 Shtetet që kanë ligje të cilat përcaktojnë të drejten për informim, në kontekstin e kërkesave të bëra për shpalosjen publike, krijojnë përjashtime nga shpalosja publike për të siguruar konfidencialitetin e vazhdueshëm të të dhënave dhe informacionit të sigurisë të ofruar vullnetarisht.

*Shënim.— Ligjet, rregulloret dhe politikat që zakonisht quhen ligje të së drejtës për informim (liria e informacionit, të dhënavetw hapura ose ligjet për transparencë) lejojnë qasjen e publikut në informacionin e mbajtur nga shteti.*

4.2 Kur shpalosja bëhet në përputhje me seksionin 3, Shtetet sigurohen që:

- a) shpalosja publike e informatave përkatëse personale të përfshira në të dhënat e sigurisë ose në informacionin e sigurisë, është në përputhje me ligjet e aplikueshme të privatësisë; apo
- b) shpalosja publike e të dhënave të sigurisë ose informacionit të sigurisë bëhet në një formë të deidentifikuar, të përmbledhur ose agregate.

#### **5. Përgjegjësia e kujdestarit për të dhënat e sigurisë dhe informatave të sigurisë**

Shtetet sigurohen që çdo SMPDhS ka të caktuar një kujdestar për mbrojtjen e të dhënave të sigurisë dhe të informacionit të sigurisë në përputhje me dispozitat e aplikueshme të kësaj shtojce.

*Shënim.— "Kujdestari" mund t'i referohet një individi ose organizate.*

#### **6. Mbrojtja e të dhënave të regjistruara**

*Shënim 1.— Regjistrimet në mjedisin e punës që kërkohet me ligjet kombëtare, për shembull, regjistruarit e zërit në kabinën e pilotëve (CVR-të) ose regjistrimet e komunikimeve në sfond dhe mjedisi aural në vendet e punës të kontrolluesit të trafikut ajror, mund të perceptohen si invazion i privatësisë për personelin operativ ndaj të cilit nuk ekspozohen profesionet e tjera.*

*Shënim 2.— Dispozitat për mbrojtjen e regjistrimeve të regjistruarit të fluturimit dhe regjistrimet nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror gjatë hetimeve të bëra sipas Aneksit 13 përfshihen aty. Dispozitat për mbrojtjen e regjistrimeve të regjistruarit të fluturimit gjatë operacioneve normale janë të përfshira në Aneksin 6.*

*Shtetet, nëpërmjet ligjeve dhe rregulloreve kombëtare, sigurojnë masa specifike të mbrojtjes në lidhje me konfidencialitetin dhe qasjen nga publiku në regjistrimet në mjedisin e vendit të punës. Shtetet, nëpërmjet ligjeve dhe rregulloreve kombëtare, trajtojnë regjistrimet e ambientit të vendit të punës të kërkuara nga ligjet dhe rregulloret kombëtare si të dhëna të privileguara të mbrojtura, në përputhje me parimet e mbrojtjes dhe përjashtimit siç parashikohet në këtë shtojcë.*



# **Annex 1 to the Regulation**

Annex 19

to the Convention on International Civil Aviation

Safety Management

Second Edition, July 2016

*First edition 2013*  
*Second edition 2016*

## ABBREVIATIONS

*(used in this Annex)*

ADREP	Accident/in
cident data reporting	ATS
services	Air traffic
CVR	Cockpit voice recorder
RAIO	Regional Accident and Incident
Investigation Organization	RSOO Regional
Safety Oversight Organization	
SARPS	Standards and
Recommended Practices	SDCPS
and processing systems	SMM
manual	Safety management
SMP	Safety management panel
SMS	Safety management system
SSO	State safety oversight
SSP	State safety programme

**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:

- d) 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

- e) 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

- f) 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:*

- g) accident or incident investigations;*
- h) safety reporting;*
- i) continuing airworthiness reporting;*
- j) operational performance monitoring;*
- k) inspections, audits, surveys; or*
- l) 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:

- g) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or*
- h) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or*
- i) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or*
- j) involves injury to any internal organ; or*

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

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

3.2.1.4 **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

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

3.2.2.4 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

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

3.2.3.6 **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.*

3.2.3.7 **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.*

3.2.3.8 **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.

#### 3.3.3 Safety management system obligations

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

- g) approved training organizations in accordance with Annex 1 that are exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of their services;
- h) 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.*

- i) 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;
- j) organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8;
- k) air traffic services (ATS) providers in accordance with Annex 11; and
- l) 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.*

**3.3.3.2 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).*

3.3.3.3 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.*

3.3.3.4 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).*

### 3.3.5 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.

### 3.3.6 Hazard identification and safety riskassessment

3.3.4.3 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.*

3.3.4.4 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

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

3.3.5.4 **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

3.4.1.4 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.*

3.4.1.5 **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.*

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

#### 3.4.2 State safety performance

3.4.2.4 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).*

3.4.2.5 **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.*

3.4.2.6 **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

#### 3.5.3 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.*

### 3.5.4 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

4.1.10 The SMS of a service provider shall:

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

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

4.1.12 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.

4.1.13 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.*

4.1.14 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.

4.1.15 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.

4.1.16 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.

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

4.1.18 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**

5.1.6 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.*

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

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

**5.1.9 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.*

**5.1.10 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**

5.3.8 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.*

5.3.9 **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).*

5.3.10 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.

5.3.11 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.*

5.3.12 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.)*

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

**5.3.14 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.*

5.4.3 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.

5.4.4 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)

1.3 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.*

1.4 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)

3.6 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.

3.7 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.*

3.8 **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.*

3.9 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.

3.10 **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)**

4.3 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.

4.4 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)**

5.3 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.

5.4 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)**

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

8.4 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

## **Safety policy and objectives**

### **1.1 Management commitment**

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

The safety policy shall:

- h) reflect organizational commitment regarding safety, including the promotion of a positive safety culture;
- i) include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy;
- j) include safety reporting procedures;
- k) 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;
- l) be signed by the accountable executive of the organization;
- m) be communicated, with visible endorsement, throughout the organization; and
- n) be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the service provider.

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

- e) form the basis for safety performance monitoring and measurement as required by 3.1.2;
- f) reflect the service provider's commitment to maintain or continuously improve the overall effectiveness of the SMS;
- g) be communicated throughout the organization; and
- h) 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).*

## 2.2 Safety accountability and responsibilities

The service provider shall:

- f) 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;
- g) clearly define lines of safety accountability throughout the organization, including a direct accountability for safety on the part of senior management;
- h) 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;

- i) document and communicate safety accountability, responsibilities and authorities throughout the organization; and
- j) define the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.

### 2.3 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.*

### 2.4 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.

### 2.5 SMS documentation

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

- e) safety policy and objectives;
- f) SMS requirements;
- g) SMS processes and procedures; and
- h) accountability, responsibilities and authorities for SMS processes and procedures.

1.5.4 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.*

## 3 Safety risk management

### 2.1 Hazard identification

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

2.1.4 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.*

# 4 Safety assurance

## 3.1 Safety performance monitoring and measurement

3.1.3 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).*

3.1.4 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.

## 3.4 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.

## 3.5 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.

# 5 Safety promotion

## 4.1 Training and education

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

4.1.4 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:

- e) ensures personnel are aware of the SMS to a degree commensurate with their positions;
- f) conveys safety-critical information;
- g) explains why particular actions are taken to improve safety; and
- h) 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**

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

- e) 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;
- f) safety data, safety information and related sources are protected in accordance with this appendix;
- g) the conditions under which safety data, safety information and related sources qualify for protection are specified; and
- h) 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.*

1.3 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**

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

- d) disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against employees, operational personnel or organizations;
- e) disclosure to the public; or
- f) any purposes other than maintaining or improving safety;

unless a principle of exception applies.

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

- e) the protection is specified based on the nature of safety data and safety information;
- f) a formal procedure to provide protection to safety data, safety information and related sources is established;



- g) 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
- h) 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:

- d) 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;
- e) 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
- f) 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**

3.3 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.*

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

- c) public disclosure of relevant personal information included in the safety data or safety information complies with applicable privacy laws; or
- d) 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.

— END —

## **Aneks 1 od Regulacije**

Aneks 19

to the Convention on International Civil Aviation

Upravljanje bezbednošću

Druga Edicija, Juli2016

*Prva edicija 2013*

*Druga edicija 2016*

## MEĐUNARODNI STANDARDI I PREPORUČENE PRAKSE

### POGLAVLJE 1. DEFINICIJE

U smislu Standarda i preporučenih praksi za upravljanje bezbednošću, termini u nastavku imaju sledeća značenja:

**Nesreća.** Pojava povezana sa operacijom vazduhoplova koja se, u slučaju vazduhoplova sa ljudskom posadom, odvija između vremena ukrcavanja svake osobe u vazduhoplov sa namerom letenja, do vremena kada se sva lica iskrcaju, ili u slučaju bespilotnih letelica, odvija se između vremena kada je vazduhoplov spreman da krene sa ciljem letenja do trenutka odmora na kraju leta i gašenja primarnog pogonskog sistema, u kojem je:

g) Osoba fatalno ili ozbiljno povređena kao rezultat:

- Prisustva u vazduhoplovu, ili
- Direktnog kontakta sa bilo kojim delom vazduhoplova, uključujući delove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili
- Direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora,

*osim* kada su povrede nastale prirodnom smrću, samopovređivanjem ili su nanete od strane drugih ljudi, ili kada su povrede nanete slepim putnicima koji se kriju izvan područja koja su normalno dostupna putnicima i posadi; ili

h) Vazduhoplov pretrpi oštećenje ili strukturni kvar koji:

- Negativno utiče na strukturalnu snagu, performanse ili karakteristike leta vazduhoplova, i
- Bi normalno zahtevao veliku popravku ili zamenu oštećene komponente,

*osim* za kvar ili oštećenje motora, kada je šteta ograničena na jedan motor, (uključujući njegova kućišta ili dodatke), propelere, vrhove krila, antene, sonde, elise, gume, kočnice, točkovi, smanjivač otpora, paneli, stajni trap, vrata, vetrobrani, koža aviona (kao što su mala udubljenja ili bušne rupe), ili za mala oštećenja na glavnim elisama, repnim elisama, stajnom trapu i one koje nastanu usled grada ili udara ptica (uključujući rupe u radome-u); ili

i) Vazduhoplov nestao ili je potpuno nedostupan.

*Napomena 1.— Samo za potrebe statističku uniformnosti, povreda sa smrtnim ishodom u roku od trideset dana od dana nesreće se prema ICAO-u, klasifikuje kao fatalna povreda.*

*Napomena 2.— Smatra se da je vazduhoplov nestao kada se zaključi zvanična pretraga, a olupina nije locirana.*

*Napomena 3.— Tip sistema bespilotne letelice koji se treba istražiti je razmotren u 5.1 Aneksa 13.*

*Napomena 4.— Smernice za utvrđivanje štete na vazduhoplovu mogu se pronaći u Prilogu E Aneksa 13.*

**Avion.** Vazduhoplov koji je teži od vazduha kojeg pokreće motor, koji svoje poletanje postiže uglavnom iz reakcije vazduha na površinama koje ostaju nepromenjene u datim uslovima poletanja.

**Vazduhoplov.** Svaka naprava koja se održava u atmosferi usled reakcija vazduha osim reakcije vazduha koji se odbija od površine zemlje.

**Opasnost.** Stanje ili objekat sa potencijalom da izazove ili doprinese incidentu ili nesreći vazduhoplova.

**Helikopter.** Vazduhoplov koji je teži od vazduha kojeg u letu održavaju uglavnom reakcije vazduha na jednom ili više pogonskih rotora na suštinskim vertikalnim osama.

*Napomena. — Neke Države koriste termin „rotorkopter“ kao alternativu „helikopteru“.*

**Incident.** Pojava, osim nesreće, koja je povezana sa operacijom vazduhoplova koja utiče ili bi mogla da utiče na bezbednost rada.

*Napomena.— Vrste incidenata koje su od interesa za studije vezane za bezbednost, uključujući incidenti navedeni u Aneksu 13, Prilogu C.*

**Kodeksi prakse industrije.** Smernice izrađene od strane industrijskih organa, za poseban sektor vazduhoplovne industrije za usklađivanje sa zahtevima standarda i preporučenih praksi izrađenih od strane Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo, drugih zahteva vezano za vazduhoplovnu bezbednost i najboljih praksi koje se smatraju odgovarajućim.

*Napomena.— Neke Države prihvataju i pozivaju se na kodekse prakse industrije tokom izrade propisa kako bi ispunile zahteve iz Aneksa 19, i stavile na raspolaganje, izvore za pristupanje kodeksima prakse industrije i gde se mogu pronaći.*

**Operativno osoblje.** Osoblje koje je uključeno u vazduhoplovne aktivnosti koji su dužni da izveštavaju bezbednosne informacije.

*Napomena. — Takvo osoblje uključuje, ali nije ograničeno na: letačka posada; kontrolore vazdušnog saobraćaja, operatore vazduhoplovnih stanica, tehničare za održavanje; osoblje za projektovanje vazduhoplova i organizacije za izradu; kabinska posada; dispečeri leta, osoblje stajanke i osoblje za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja.*

**Bezbednost.** Stanje u kojem rizici koji su povezani sa vazduhoplovnim aktivnostima, koje se odnose na, ili direktno podržavaju rad vazduhoplova, su smanjeni i kontrolisani do prihvatljivog nivoa.

**Bezbednosni podaci.** Definisan skup činjenica ili skup bezbednosnih vrednosti prikupljenih iz raznih izvora vezano za vazduhoplovstvo, koje se koriste za održavanje ili poboljšanje bezbednosti.

*Napomena.— Takvi bezbednosni podaci se prikupljaju iz proaktivnih ili reaktivnih aktivnosti vezano za bezbednost, uključujući ali ne ograničavajući se na:*

- m) Istrage nesreća ili incidenata;
- n) Izveštavanje o bezbednosti;
- o) Kontinuirano izveštavanje o plovidbenosti;
- p) Praćenje operativnog učinka;
- q) Inspekcije, revizije, istraživanja ili
- r) Bezbednosne studije i mišljenja.

**Bezbednosne informacije.** Obradeni bezbednosni podaci, organizovani i analizirani u datom kontekstu kako bi bili korisni za svrhe upravljanja bezbednošću.

**Sistem upravljanja bezbednošću (SMS).** Sistematski pristup upravljanju bezbednošću, uključujući neophodne organizacione strukture, nadležnost, odgovornosti, politike i procedure.

**Bezbednosni nadzor.** Funkcija koju obavlja Država kako bi osigurala da pojedinci i organizacije koje obavljaju vazduhoplovne aktivnosti poštuju nacionalne zakone i propise vezano za bezbednost.

**Bezbednosne performanse.** Ostvareni nivo bezbednosti od strane države ili pružaoca usluga koji je definisan u ciljevima i pokazateljima bezbednosnih performansi

**Pokazatelj bezbednosnih performansi.** Parametar zasnovan na podacima bezbednosti korišćen za praćenje i procenu bezbednosnih performansi.

**Cilj bezbednosnih performansi.** Planiran ili nameravan cilj Države ili pružaoca usluga za pokazatelj bezbednosnih performansi u određenom periodu koji je u skladu sa bezbednosnim ciljevima.

**Bezbednosni rizik.** Predviđena verovatnoća i ozbiljnost posledica ili ishoda opasnosti.

**Ozbiljna povreda.** Povreda koju je osoba pretrpela u nesreći i koja:

- m) Zahteva hospitalizaciju na više od 48 sati, u okviru sedam dana od dana nastanka povrede; ili
- n) Dovodi do preloma bilo koje kosti (osim jednostavnih preloma prstiju, nožnih prstiju ili nosa); ili
- o) Uključuje posekotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenja živaca, mišića ili tetiva; ili
- p) Uključuje povrede bilo kojeg unutrašnjeg organa; ili
- q) Uključuje opekotine drugog ili trećeg stepena, ili opekotine koje zahvataju više od 5% površine tela; ili

r) Uključuje potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima.

**Država projektovanja.** Država koja ima nadležnost nad organizacijom odgovornom za projektovanje tipa.

**Država izrade.** Država koja ima nadležnost nad organizacijom odgovornom za konačno sklapanje vazduhoplova.

**Država operatora.** Država u kojoj se nalazi glavno sedište poslovanja operatora preduzeća nalazi ili, ako takvo mesto ne postoji, stalna adresa operatora.

**Državni program bezbednosti (SSP).** Integrisan skup propisa i aktivnosti u cilju poboljšanja bezbednosti.

**Nadzor.** Aktivnosti Države kroz koje ona proaktivno, preko inspekcija i revizija, proverava da li nosioci licence, sertifikata, ovlašćenja ili odobrenja i dalje ispunjavaju utvrđene zahteve i funkciju na nivou kompetentnosti i bezbednosti koji zahteva Država.

---

## POGLAVLJE 2. PRIMENJIVOST

Standardi i preporučene prakse sadržane u ovom Aneksu primenjuju se na funkcije upravljanja bezbednošću koje se odnose na, ili direktno podržavaju, bezbednosne operacije vazduhoplova.

*Napomena 1.— Odredbe o upravljanju bezbednošću za Države sadržane su u Poglavlju 3 i odnose se na Državni program bezbednosti.*

*Napomena 2.— U smislu ovog Aneksa, termin „pružalac usluga“ odnosi se na one organizacije navedene u Poglavlju 3, 3.3.2.1 i ne obuhvata međunarodne operatore za generalni vazdušni saobraća .*

*Napomene 3.— Odredbe o upravljanju bezbednošću za specifične pružaoce vazduhoplovnih usluga i operatore sadržane su u Poglavlju 4. i odnose se na sisteme upravljanja bezbednošću(SMS-ovi).*

*Napomena 4.— Nijedna odredba ovog Aneksa nema za cilj da prenese na Državu odgovornosti pružaoca vazduhoplovnih usluga ili operatora. Ovo podrazumeva funkcije u vezi sa, ili koje na direktan način podržavaju bezbedan rad vazduhoplova.*

*Napomena 5.— U smislu ovog Aneksa, „odgovornost“ (jednina) odnosi se na „odgovornost Države“ u vezi sa međunarodnim obavezama iz Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, dok se terminu „odgovornosti“ (množina) treba dati njegovo uobičajeno značenje (tj, kada se odnosi na funkcije i aktivnosti koje mogu biti prenete).*

---

## POGLAVLJE 3. ODGOVORNOSTI DRŽAVE VEZANO ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU

*Napomena 1.— Kritički elementi (CE-i) Državnog sistema bezbednosnog nadzora (SSO) navedeni u Dodatku 1. čine osnovu SSP-a?*

*Napomena 2.— Odredbe o upravljanju bezbednošću koje se odnose na pojedine vrste vazduhoplovnih aktivnosti su razmotrene u relevantnim aneksima.*

*Napomena 3.— Osnovna načela upravljanja bezbednošću primenjuju se u procesu medicinske procene nosilaca licenci sadržane su u Aneksu 1. Smernice se mogu pronaći u Priručniku za civilnu vazduhoplovnu medicinu (Doc 8984).*

### 3.5 Državni program bezbednosti (SSP)

Država treba da izradi i sprovede SSP koji je srazmeran veličini i složenosti državnog sistema civilnog vazduhoplova, ali može preneti funkcije i aktivnosti koje se odnose na upravljanje bezbednošću na drugu Državi, Regionalnu organizaciju za bezbednosni nadzor (RSOO) ili Regionalnu organizaciju za nesreće i incidente (RAIO).

*Napomena 1.— Države zadržavaju odgovornost za funkcije i aktivnosti upravljanja bezbednošću koje su prenete na drugu Državu, RSOO ili RAIO.*

*Napomena 2.— Smernice o SSP-u i prenošenju funkcija i aktivnosti upravljanja bezbednošću sadržane su u Priručniku o upravljanju bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

### 3.6 Bezbednosna politika, ciljevi i resursi države

#### 3.2.1 Primarno zakonodavstvo o vazduhoplovstvu

3.2.1.5 Države donose primarno zakonodavstvo o vazduhoplovstvu u skladu sa delom 1. Dodatka 1.

**3.2.1.6 Preporuka.** — *Države treba da izrade politiku sprovođenja koja određuje uslove i okolnosti pod kojima je pružaoocu usluga koji koristi SMS dozvoljeno da se bavi i rešava događaje koji uključuju određena bezbednosna pitanja, interno, u okviru konteksta njihovih SMS-a i na zadovoljstvo odgovarajućeg državnog organa.*

#### 3.2.2 Posebni operativni propisi

3.2.2.5 Države treba da izrade posebne operativne propise u skladu sa delom 2. Dodatka 1.

3.2.2.6 Države treba da periodično revidiraju posebne operativne propise, smernice i politike sprovođenja kako bi se osiguralo da ostanu relevantni i odgovarajući.



### 3.2.3 Državni sistem i funkcije

3.3.3.1 Države treba da uspostave državni sistem i funkcije u skladu sa delom 3. Dodatka 1.

3.3.3.2 **Preporuka.** — *Države treba da identifikuju, definišu i dokumentuju zahteve, obaveze, funkcije i aktivnosti vezano za izradu i sprovođenje SSP-a, uključujući smernice za planiranje, organizaciju, razvoj, održavanje, kontrolu i kontinuirano poboljšanje SSP-a na način koji je skladu sa bezbednosnim ciljevima Države.*

3.3.3.3 **Preporuka.** — *Države treba da izrade bezbednosnu politiku i odrede bezbednosne ciljeve koji odražavaju njihovu posvećenost bezbednosti i olakšavaju promovisanje pozitivne bezbednosne kulture u vazduhoplovnoj zajednici.*

3.3.3.4 **Preporuka.** — *Bezbednosna politika i ciljevi treba da budu objavljeni i periodično revidirani kako bi se osiguralo da ostanu relevantni i odgovarajući za Državu.*

### 3.3.4

#### Kvalifikovano tehničko osoblje

Države treba da odrede zahteve u pogledu kvalifikacija tehničkog osoblja u skladu sa delom 4. Dodatka 1.

*Napomena.* — *Termin „tehničko osoblje“ odnosi se na ona lica koja za ili u ime Države obavljaju funkcije koje se odnose na bezbednost.*

### 3.3.5 Tehničke smernice, instrumenti i pružanje bezbednosno-kritičnih informacija

Države treba da izrade tehničke smernice i instrumente i pruže bezbednosno-kritične informacije u skladu sa delom 5. Dodatka 1.

## 3.3 Upravljanje bezbednosnim rizicima od strane Države

### 3.3.6

#### Obaveze licenciranja, sertifikovanja, ovlašćivanja i odobravanja

Države treba da ispune obaveze licenciranja, sertifikovanja, ovlašćivanja i odobravanja u skladu sa delom 6. Dodatka 1.

### 3.3.7 Obaveze vezano za sistem upravljanja bezbednošću

3.3.3.5 Države treba da zahtevaju od pružaoca usluga navedenih u nastavku i koji su pod njihovom nadležnošću primenu SMS-a:

- m) Odobrene organizacije za obuku iz Aneksa 1 koje su izložene bezbednosnim rizicima koji se odnose na vazduhoplovne operacije tokom pružanja usluga;

- n) Operatori aviona ili helikoptera ovlašćenih da obavljaju međunarodni komercijalni vazdušni transport, u skladu sa Aneksom 6, delom I ili delom III, Odeljak II;

*Napomena. — Kada aktivnosti održavanja ne obavlja organizacija za održavanje odobrena u skladu sa Aneksom 6, Deo I, 8.7, ali pomoću sistema ekvivalentnog onom iz Aneksa 6, Deo I, 8.1.2, ili Deo III, Odeljak II, 6.1.2, one su uključene u okvir SMS-a operatora..*

- o) Odobrene organizacije za održavanje koje pružaju usluge operatorima aviona ili helikoptera u međunarodnom komercijalnom vazdušnom transportu, u skladu sa Aneksom 6, delom I ili delom III, odeljkom II;
- p) Organizacije koje su odgovorne za projektovanje ili izradu tipa vazduhoplova, motora ili propelera u skladu sa Aneksom 8;
- q) Pružaoci usluga vazdušnog saobraćaja (ATS) u skladu sa Aneksom 11; i
- r) Operatori sertifikovanih aerodroma u skladu sa Aneksom 14, Tom I.

*Napomena — Dodatne odredbe koje se odnose na primenu SMS-a od strane pružaoca usluga mogu se naći u Poglavlju 4.*

**3.3.3.6 Preporuka.** — *Države treba da obezbede da su pokazatelji i ciljevi bezbednosnih performansi utvrđeni od strane pružaoca usluga i operatora prihvatljivi za Državu.*

*Napomena. — Smernice za identifikaciju odgovarajućih pokazatelja i ciljeva bezbednosnih performansi su sadržane u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

3.3.3.7 Država registracije treba da odredi kriterijume za međunarodne operatore generalnog vazdušnog saobraćaja velikih ili turbomlaznih aviona u skladu sa Aneksom 6, delom II, odeljkom 3, za primenu SMS.

*Napomena. — Dodatne odredbe u vezi sa primenom SMS-a od strane međunarodnih operatora generalnog vazdušnog saobraćaja mogu se pronaći u Poglavlju 4.*

3.3.3.8 Kriterijume koje je odredila Država registracije u skladu sa 3.3.2.3 bavi se okvirom SMS-a i elementima sadržanih u Dodatku 2.

*Napomena. — Smernice za određivanje kriterijuma primene SMS-a od strane međunarodnih operatora generalnog vazdušnog saobraćaja su sadržane u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

### 3.3.7 Istraga nesreća i incidenata

Države treba da uspostave postupak za istraživanje nesreća i incidenata u skladu sa Aneksom 13, u cilju podrške upravljanja bezbednošću u državi.

### 3.3.8 Identifikacija opasnosti i procena bezbednosnih rizika

3.3.4.5 Država treba da uspostavi i održava proces za identifikaciju opasnosti iz prikupljenih bezbednosnih podataka.

*Napomena 1. — Dodatne informacije u vezi prikupljanja bezbednosnih podataka, analize, deljenja i razmene informacija mogu se pronaći u Poglavlju 5.*

*Napomena 2.— Dodatne informacije u vezi identifikovanja opasnosti i bezbednosnih pitanja na kojima treba bazirati preventivne mere mogu biti sadržane u Završnim izveštajima o nesrećama i incidentima.*

3.3.4.6 Države treba da razviju i sprovode proces koji osigurava procenu bezbednosnih rizika povezanih sa identifikovanim opasnostima.

### 3.3.5 Upravljanje bezbednosnim rizicima

3.3.5.5 Države treba da uspostave mehanizme za rešavanje bezbednosnih pitanja u skladu sa članom 8. u Dodatku 1.

3.3.5.6 **Preporuka.**— *Države treba da razviju i sprovode proces za upravljanje bezbednosnim rizicima.*

*Napomena 1.— Mere preduzete radi upravljanja bezbednosnim rizicima mogu obuhvatati:*

*prihvatanje, ublažavanje, izbegavanje ili prenos.*

*Napomena 2.— Bezbednosni rizici i problemi često imaju kao uzroke faktore koje je potrebno pažljivo proceniti.*

## 3.4 Osiguranje bezbednosti od strane države

### 3.4.1 Obaveze vezano za nadzor

3.4.1.7 Države trebaju da ispune svoje obaveze vezano za nadzor u skladu sa članom 7. iz Dodatka 1.

*Napomena — Nadzor pružaoca usluga podrazumeva bezbednosne performanse, kao i veličinu i složenost njegovih vazduhoplovnih proizvoda i usluga.*

3.4.1.8 **Preporuka.**— *Države treba da uspostave postupke pomoću kojih će usmeriti inspekcije, revizije i istraživanja prema prioritetnim oblastima koje predstavljaju veći problem ili potrebu u pogledu bezbednosti.*

*Napomena — Profili organizacionih rizika, rezultati identifikacije opasnosti i procene rizika i rezultati nadzora mogu pružiti informacije potrebne za prioritizaciju inspekcija, revizija i istraživanja.*

3.4.1.9 **Preporuka.**— *Države treba da vrše periodično ispitivanje bezbednosnih performansi pojedinačnih pružalaca usluga.*

### 3.4.2 Bezbednosne performanse države

3.4.2.7 Države treba da odrede prihvatljivi nivo bezbednosnih performansi koji će postići preko svog SSP-a.

*Napomena 1.— Prihvatljivi nivo bezbednosnih performansi za Državu može se postići preko sprovođenja i održavanja SSP-a, kao i pokazatelja i ciljeva bezbednosnih performansi koji pokazuju da se bezbednošću efikasno upravlja i da se temelji na sprovođenju postojećih bezbednosnih SARP-ova.*

*Napomena 2.— Smernice za određivanje pokazatelja i ciljeva bezbednosnih performansi, kao i prihvatljivog nivoa bezbednosnih performansi, sadržane su u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc. 9859).*

3.4.2.8 **Preporuka.**— *Države treba da razviju i sprovedu proces procene delotvornosti mera preduzetih u cilju upravljanja bezbednosnim rizicima i rešavanju bezbednosnih pitanja.*

*Napomena.— Rezultati procene bezbednosti se mogu iskoristiti za podršku prioritizacije mera za upravljanje bezbednosnim rizicima.*

3.4.2.9 **Preporuka.**— *Države treba da procene delotvornost svojih pojedinačnih SSP-ova za održavanje ili kontinuirano poboljšanje njihovog ukupnog nivoa bezbednosnih performansi.*

## 3.5 Promovisanje bezbednosti od strane države

### 3.5.5 Interna komunikacija i iseminacija bezbednosnih informacija

**Preporuka.**— *Države treba da promovišu svest o bezbednosti i deljenje i razmenu bezbednosnih informacija kako bi se podržao, u okviru vazduhoplovnih organizacija Države, razvoj pozitivne bezbednosne kulture koja podstiče delotvoran SSP.*

### 3.5.6 Eksterna komunikacija i diseminacija bezbednosnih informacija

**Preporuka.**— *Države treba da promovišu svest o bezbednosti i deljenje i razmenu bezbednosnih informacija sa vazduhoplovnom zajednicom kako bi se podstaklo održavanje i poboljšanje bezbednosti i podržao razvoj pozitivne bezbednosne kulture.*

*Napomena 1.— Pogledajte Poglavlje 5, 5.4, za dodatne detalje o deljenju i razmeni bezbednosnih informacija.*

*Napomena 2.— Promovisanje svesti o bezbednosti bi moglo da obuhvata identifikovanje dostupnih obuka o bezbednosti za vazduhoplovnu zajednicu.*

---

## POGLAVLJE 4. SISTEM ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU (SMS)

*Napomena 1.— Smernice za primenu SMS-a sadržane su u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc. 9859).*

*Napomena 2.— Organizacija može izabrati da proširi jedan SMS tako da pokrije višestruke aktivnosti pružaoca usluga.*

## 4.1 Opšte

4.1.19 SMS pružaoca usluga treba da:

- e) bude uspostavljen u skladu sa elementima okvira sadržanog u Dodatku 2; i
- f) bude u skladu sa veličinom pružaoca usluga i složenošću njegovih vazduhoplovnih proizvoda ili usluga.

4.1.20 Država treba da osigura da pružalac usluga razvije plan za olakšavanje primene SMS-a.

4.1.21 SMS odobrene organizacije za obuku, u skladu sa Aneksom 1, koji je izložen bezbednosnim rizicima povezanim sa operacijama vazduhoplova tokom pružanja svojih usluga, treba da bude prihvatljiv za Državu(e) odgovornu za odobravanje organizacije.

4.1.22 SMS sertifikovanog operatora aviona ili helikoptera ovlašćenog da obavlja međunarodni komercijalni vazdušni transport, u skladu sa Aneksom 6, Deo I ili Deo III, Odeljak II, treba da bude prihvatljiv za Državu operatora.

*Napomena.— Kada aktivnosti održavanja ne obavlja organizacija za održavanje odobrena u skladu sa Aneksom 6, Deo I, 8.7, ali pomoću sistema ekvivalentnog onom iz Aneksa 6, Deo I, 8.1.2, ili Deo III, Odeljak II, 6.1.2, one su uključene u okvir SMS-a operatora.*

4.1.23 SMS odobrene organizacije za održavanje koja pruža usluge operatorima aviona ili helikoptera koji obavljaju međunarodni komercijalni vazdušni transport, u skladu sa Aneksom 6, Deo I ili Deo III, Odeljak II, treba da bude prihvatljiv za Državu(e) odgovornu za odobravanje organizacije.

4.1.24 SMS organizacije odgovorne za projektovanje modela vazduhoplova, motora ili propelera, u skladu sa Aneksom 8, treba da bude prihvatljiv za Državu projektovanja.

4.1.25 SMS organizacije odgovorne za izradu vazduhoplova, motora ili propelera, u skladu sa Aneksom 8, treba da bude prihvatljiv za Državu izrade.

4.1.26 SMS pružaoca ATS usluga, u skladu sa Aneksom 11, treba da bude prihvatljiv za Državu odgovornu za imenovanje pružaoca.

4.1.27 SMS operatora sertifikovanog aerodroma, u skladu sa Aneksom 14, Tom I, treba da bude prihvatljiv za Državu odgovornu za sertifikaciju aerodroma.

## 4.2 Generalni međunarodni vazdušni saobraćaj — avioni

*Napomena.*— *Smernice za primenu SMS-a u generalnom međunarodnom vazdušnom saobraćaju sadržane su u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc. 9859) i kodeksima prakse industrije.*

SMS međunarodnog operatora za vazdušni saobraćaj, koji upravlja operacijama velikih ili mlaznih aviona u skladu sa Aneksom 6, Deo II, Odeljak 3, treba da bude u skladu sa veličinom i složenošću operacije i ispunjava kriterijume utvrđene od strane Države registracije.

*Napomena 1.*— *Dalje odredbe u vezi kriterijuma koje treba da utvrdi Država registracije mogu se pronaći u Poglavlju 3.*

*Napomena 2.*— *Smernice vezano za odgovornosti Države registracije u pogledu aktivnosti zakupa, čartera i razmene sadržane su u Priručniku o postupcima za aktivnosti inspekcije, sertifikacije i kontinuiranog nadzora (Doc. 8335). Smernice za prenos odgovornosti Države registracije na Državu u kojoj se nalazi glavno poslovno sedište operatora vazduhoplova ili, ako nema sedište poslovanja, na stalnu adresu u skladu članom 83. bis sadržane su u Priručniku za primenu člana 83. bis Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Doc. 10059).*

---

## POGLAVLJE 5. PRIKUPLJANJE BEZBEDNOSNIH INFORMACIJA I PODATAKA, ANALIZA, ZAŠTITA, DELJENJE I RAZMENA

*Napomena.*— *Cilj ovog Poglavlja je da osigura kontinuiranu dostupnost bezbednosnih podataka i informacija radi podrške aktivnostima upravljanja bezbednošću.*

### 5.1 Sistemi za prikupljanje i obradu bezbednosnih podataka

5.1.11 Države treba da uspostave sisteme za prikupljanje i obradu bezbednosnih podataka (SDCPS) za snimanje, skladištenje, grupisanje i omogućavanje analize bezbednosnih podataka i informacija.

*Napomena 1.*— *SDCPS se odnosi na sisteme za obradu i izveštavanje, baze bezbednosnih podataka, šeme za razmenu informacija i evidentirane informacije, uključujući, ali ne ograničavajući se na:*

- a) *podatke i informacije u vezi sa istragama nesreća i incidenata;*
- b) *podatke i informacije u vezi sa bezbednosnim istragama sprovedenim od strane državnih organa ili pružalaca vazduhoplovnih usluga;*
- c) *sisteme za obavezno izveštavanje o bezbednosti, i kao što je naznačeno u 5.1.2;*

- d) *sisteme za dobrovoljno izveštavanje o bezbednosti, kao što je naznačeno u 5.1.3; i*
- e) *sistemi za izveštavanje koji funkcionišu po principu samootkrivanja, uključujući sisteme za automatsko snimanje podataka, kao što je opisano u Aneksu 6, Deo I, Poglavlje 3, kao i sisteme za manuelno snimanje podataka.*

*Napomena 2.— Smernice u vezi SDCPS-a sadržane su u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc. 9859).*

*Napomena 3.— Izraz „baza bezbednosnih podataka” može se odnositi na jednu ili više baza podataka.*

*Napomena 4.— SDCPS može uključivati inpute od Države, industrije i javnih izvora i može se zasnivati na reaktivnim i proaktivnim metodama prikupljanja podataka i bezbednosnih informacija.*

*Napomena 5.— Odredbe o bezbednosti specifične za sektor sadržane su u drugim Aneksima, PANS-u i SUPP-u. Postoji priznata korist delotvornog sprovođenja SSP-a, a to je integrisani pristup prikupljanju i analizi bezbednosnih podataka i informacija iz svih izvora.*

5.1.12 Države treba da uspostave sistem za obavezno izveštavanje o bezbednosti koji uključuje izveštavanje o incidentima.

5.1.13 Države treba da uspostave sistem za dobrovoljno izveštavanje o bezbednosti za prikupljanje bezbednosnih podataka i informacija koje nisu snimljene pomoću sistema za obavezno izveštavanje o bezbednosti.

5.1.14 **Preporuka.**— *Državni organi odgovorni za sprovođenje SSP-a bi trebali da imaju pristup SDCPS-u, kao što je navedeno u 5.1.1, radi podrške njihovim odgovornostima u pogledu bezbednosti, u skladu sa načelima iz Dodatka 3.*

*Napomena.— Državni organi odgovorni za sprovođenje SSP-a obuhvataju organe za istragu nesreća.*

5.1.15 **Preporuka.**— *Baza bezbednosnih podataka bi trebalo da koristi standardizovanu klasifikaciju kako bi olakšala deljenje i razmenu bezbednosnih informacija.*

*Napomena.— Države se ohrabruju da primenjuju ADREP-kompatibilni sistem. Više informacija o ADREP-u mogu se pronaći u Aneksu 13, Poglavlje 7.*

5.2.1 Države treba da uspostave i održavaju proces analize bezbednosnih podataka i informacija iz SDCPS-a i ostalih povezanih baza bezbednosnih podataka.

*Napomena 1.— Posebne odredbe Države koje se odnose na identifikaciju opasnosti kao deo procesa upravljanja bezbednosnim rizicima i osiguranja bezbednosti mogu se pronaći u Poglavlju 3.*

*Napomena 2.— Svrha analize bezbednosnih podataka i informacija, koju sprovodi država, je identifikovanje sistemskih i zajedničkih opasnosti, koje se na drugi način ne bi mogle identifikovati npr. procesom analize bezbednosnih podataka pojedinačnih pružalaca usluga i operatora.*

*Napomena 3.— Proces može obuhvatati prediktivne metode analize bezbednosnih podataka.*

### 5.3 Zaštita bezbednosnih podataka i informacija

5.3.15 Države priznaju zaštitu bezbednosnih podataka snimljenih u i bezbednosnih informacija koje potiču iz sistema za dobrovoljno izveštavanje o bezbednosti i srodnih izvora u skladu sa Dodatkom 3.

*Napomena.*— *Izvori obuhvataju pojedince i organizacije.*

5.3.16 **Preporuka.**— *Države bi trebalo da prošire zaštitu iz 5.3.1 na bezbednosne podatke snimljene u i bezbednosne informacije koje potiču iz sistema za obavezno izveštavanje o bezbednosti i srodnih izvora.*

*Napomena 1.*— *Okruženje izveštavanja u kome zaposleni i operativno osoblje mogu verovati da njihovi postupci ili propustu koji su srazmerni njihovoj obuci ili iskustvu neće biti kažnjeni je od suštinskog značaja za izveštavanje o bezbednosti.*

*Napomena 2.*— *Smernice u vezi sistema za obavezno i dobrovoljno izveštavanja o bezbednosti se mogu pronaći u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc. 9859).*

5.3.17 U skladu sa 5.3.1 i 5.3.2, Države neće davati ili koristiti bezbednosne podatke ili informacije koje su prikupljene, uskladištene ili analizirane u skladu sa 5.1 ili 5.2 za druge svrhe osim održavanja ili poboljšanja bezbednosti, osim ako nadležni organ, u skladu sa Dodatkom 3, ne utvrdi primenu načela izuzetka.

5.3.18 Izuzev 5.3.3, Države se ne sprečavaju da koriste bezbednosne podatke ili informacija za potrebe preduzimanja preventivnih, korektivnih ili dopunskih mera koje su potrebne za održavanje ili poboljšanje vazduhoplovne bezbednosti.

*Napomena.*— *Posebne odredbe koje imaju za cilj osiguranje nepreklapanja sa zaštitom istražne evidencije iz Aneksa 13 nalaze se u Dodatku 3, 1.2.*

5.3.19 Države preduzimaju neophodne mere, uključujući i promovisanje pozitivne bezbednosne kulture u cilju podsticanja izveštavanja o bezbednosti pomoću sistema iz 5.1.2 i 5.1.3.

*Napomena.* — *Smernice u vezi pozitivne bezbednosne kulture sadržane su u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859.)*

5.3.20 **Preporuka.**— *Države treba da olakšaju i promovišu izveštavanje o bezbednosti prilagođavanjem svojih primenljivih zakona, propisa i politika, po potrebi.*

5.3.21 **Preporuka.**— *U podršku određivanju iz 5.3.3, Države treba da pokrenu i koriste odgovarajuće napredne aranžmane između svojih i državnih organa kojima je poverena vazduhoplovna bezbednost i kojima je povereno sprovođenje pravde. Takvi aranžmani treba da uzmu u obzir načela navedena u Dodatku 3.*

*Napomena.*— *Ovi aranžmani se mogu regulisati preko zakona, protokola, sporazuma ili memoranduma o razumevanju.*



## 5.4 Deljenje i razmena bezbednosnih informacija

*Napomena.— Deljenje se odnosi na davanje, dok se razmena odnosi na davanje i primanje zauzvrat.*

5.4.5 Ako Država tokom analize informacija sadržanih u njenom SDCPS-u identifikuje bezbednosna pitanja za koja smatra da su od interesa za drugu Državu, ta Država drugoj u najkraćem roku dostavlja te informacije. Pre deljenja takve informacije, Države se dogovaraju o nivou zaštite i uslovima pod kojim se dele bezbednosne informacije. Nivo zaštite u uslovi trebaju da budu u skladu sa Dodatkom 3.

5.4.6 Države podstiču stvaranje mreža za deljenje ili razmenu bezbednosnih informacija među korisnicima vazduhoplovnog sistema i olakšava deljenje i razmenu bezbednosnih informacija, osim ako nacionalni zakon ne predviđa drugačije.

*Napomena.— Informacije o razmeni bezbednosnih informacija se mogu pronaći u ICAO Kodeksu ponašanja tokom deljenja i korišćenja bezbednosnih informacija u Globalnom planu vazduhoplovne bezbednosti (Doc 10004).*

---

### DODATAK 1. DRŽAVNI SISTEM BEZBEDNOSNOG NADZORA (SSO)

#### KRITIČNI ELEMENTI (CE-i) (Pogledajte Poglavlje 3)

*Napomena 1.— Smernice u vezi kritičnih elemenata (CEs) sistema koji Državi omogućava da ispuni svoju odgovornost u pogledu bezbednosnog nadzora sadržane su u Priručniku za bezbednosni nadzor, Deo A, Uspostavljanje i upravljanje državnim sistemom bezbednosnog nadzora (Doc 9734).*

*Napomena 2.— Termin „relevantni organi i agencije“ se koristi u opštem smislu, u cilu obuhvatanja svih organa koji imaju odgovornosti u pogledu upravljanja vazduhoplovnom bezbednošću i nadzora, a koje država može uspostaviti kao zasebne celine, kao što su: organi civilnog vazduhoplovstva, aerodromski organi, ATS organi, organi za istraživanje nesreća i meteorološki organ.*

*Napomena 3.— CE-i sistema SSO se primenjuju, po potrebi, od strane organa koji vrše funkcije bezbednosnog nadzora i organa koji sprovode istragu nesreća i incidenata ili ostale aktivnosti upravljanja bezbednošću u državi.*

*Napomena 4.— Pogledajte Dodatak 5 Aneksu 6, Deo I Dodatak 1 Aneksu 6, Deo III, za posebne odredbe koje se odnose na bezbednosni nadzor vazduhoplovne kompanije.*

#### 1. Primarno zakonodavstvo o vazduhoplovstvu (CE-1)

1.5 Države donose sveobuhvatni i efikasan zakon o vazduhoplovstvu, koji je srazmeran veličini i složenosti njenih

vazduhoplovnih aktivnosti i koji je u skladu sa Konvencijom o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, u cilju omogućavanja nadzora i upravljanja bezbednošću civilnog vazduhoplovstva i sprovođenja propisa preko nadležnih organa ili agencija osnovanih u tu svrhu.

*Napomena.— Ovo obuhvata osiguranje da je zakon o vazduhoplovstvu relevantan i odgovarajući za Državu.*

1.6 Zakon o vazduhoplovstvu treba da osoblju koje vrši funkcije bezbednosnog nadzora obezbedi pristup vazduhoplovu, operacijama, objektima, osoblju i pratećoj evidenciji i po potrebi pojedincima i organizacijama koje vrše vazduhoplovnu aktivnost.

## **2. Posebni operativni propisi (CE-2)**

Države donose propise za regulisanje, najmanje, nacionalnih zahteva koji proističu iz primarnog zakonodavstva o vazduhoplovstvu, standardnih operativnih procedura, proizvoda, usluga, opreme i infrastruktura u skladu sa Aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.

*Napomena.— Termin „propisi“ se koristi u opštem smislu i uključuje ali nije ograničen na uputstva, pravila, uredbе, direktive, skup zakona, zahteve, politike i naloge..*

## **3. Državni sistem i funkcije (CE-3)**

3.11 Države uspostavljaju relevantne organe ili agencije, po potrebi, koji su podržani dovoljnim brojem kvalifikovanog osoblja i kojima su obezbeđeni adekvatni finansijski resursi za upravljanje bezbednošću.

3.12 Državni organi ili agencije imaju utvrđene bezbednosne funkcije i ciljeve za ispunjavanje svojih odgovornosti u pogledu upravljanja bezbednošću.

*Napomena.— Ovo obuhvata učešće državnih vazduhoplovnih organizacija u posebne aktivnosti koje se odnose na upravljanje bezbednošću u državi i određivanje uloga, odgovornosti i odnosa tih organizacija.*

3.13 **Preporuka.**— *Države treba da preduzmu neophodne mere, kao što su naknada i radni uslovi u cilju osiguranja angažovanja i zadržavanja kvalifikovanog osoblja za vršenje funkcija bezbednosnog nadzor .*

3.14 Države treba da osiguraju da osoblje koje vrši funkcije bezbednosnog nadzora poseduje smernice koje se odnose na etiku, lično ponašanje i izbegavanje stvarnog ili pretpostavljenog sukoba interesa tokom vršenja službenih dužnosti.

3.15 **Preporuka.**— *Države treba da koriste metodologiju za određivanje zahteva njihovog osoblja koje vrši funkcije bezbednosnog nadzora, uzimajući u obzir veličinu i složenosti vazduhoplovnih aktivnosti u Državi.*

*Napomena.— Pored toga, Dodatak 5 Aneksu 6, Deo , i Dodatak 1 Aneksu 6, Deo III, zahtevaju od Države operatora upotrebu takve metodologije za određivanje zahteva u pogledu inspektora. Inspektori su podskup osoblja koje vrši funkcije bezbednosnog nadzora.*

## **4. Kvalifikovano tehničko osoblje (CE-4)**

4.5 Države određuju minimalne zahteve u pogledu kvalifikacija tehničkog osoblja koje vrši funkcije u vezi bezbednosti i obezbeđuju odgovarajuću početnu i rekurentnu obuku u cilju održavanja i unapređenja kompetencija na željenom nivou.

4.6 Države treba da primenjuju sistem za vođenje evidencije o obukama za tehničko osoblje.

## **5. Tehničke smernice, instrumenti i pružanje bezbednosnih kritičnih informacija (CE-5)**

5.5 Države treba da obezbede odgovarajuće objekte, sveobuhvatne i ažurirane materijale koji sadrže tehničke smernice i procedure, bezbednosne kritične informacije, instrumente i opremu, kao i prevozna sredstva, po potrebi, tehničkom osoblju kako bi im omogućile da efikasno obavljaju svoje funkcije bezbednosnog nadzora u skladu sa utvrđenim procedurama na standardizovan način..

5.6 Države treba da obezbede tehničke smernice o primeni relevantnih propisa u vazduhoplovnoj industriji .

## **6. Obaveze licenciranja, sertifikacije, ovlašćenja i odobrenja (CE-6)**

Države treba da primene dokumentovane procese i procedure u cilju osiguranja da pojedinci i organizacije koje vrše vazduhoplovne aktivnosti ispunjavaju zahteve pre nego što im se dozvoli da ostvaruju prava po osnovu licence, sertifikata, ovlašćenja ili odobrenja na obavljanje relevantnih vazduhoplovnih aktivnosti.

## **7. Obaveze vezano za nadzor (CE-7)**

Države treba da primene dokumentovane procese nadzora, definisanjem i planiranjem inspekcija, revizija i aktivnosti praćenja na kontinuiranoj osnovi, u cilju osiguranja da imaoici licence, sertifikata, ovlašćenja ili odobrenja nastavljaju da ispunjavaju utvrđene zahteve. Ovo obuhvata nadzor nad osobljem koje je od strane organa imenovano da vrši funkcije bezbednosnog nadzora u njegovo ime.

## **8. Rešavanje bezbednosnih pitanja (CE-8)**

8.5 Države treba da primene dokumentovani proces za preduzimanje odgovarajućih mera uključujući i mere za sprovođenje u cilju rešavanja bezbednosnih pitanja.

8.6 Države treba da osiguraju da se identifikovana bezbednosna pitanja blagovremeno rešavaju preko sistema kojim se prati i evidentira napredak, uključujući i mere za rešavanje tih pitanja preduzete od strane pojedinaca i organizacija koje vrše vazduhoplovnu aktivnost.

(Pogledajte Poglavlje 4, 4.1.1)

*Napomena 1.— Smernice u vezi sa primenom okvira SMS su sadržane u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

*Napomena 2.— Interfejsi pružaoca usluge sa ostalim organizacijama mogu dati značajan doprinos bezbednosti njegovih proizvoda i usluga. Smernice u vezi sa upravljanjem tim interfejsom koje se odnose na SMS su date u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

*Napomena 3.— U kontekstu ovog Dodatka koji se donosi na pružaoce usluga, „nadležnost“ se odnosi na „obavezu“ koja se ne može preneti i „odgovornosti“ se odnose na funkcije i aktivnosti koje se mogu preneti.*

Ovaj Dodatak određuje okvir za primenu i održavanje SMS-a. Okvir se sastoji od četiri komponente i dvanaest elemenata kao minimum zahteva za primenu SMS-a.

## 1. Bezbednosne politike i ciljevi

- 1.1 Posvećenost rukovodstva
- 1.2 Nadležnosti i odgovornosti u pogledu bezbednosti
- 1.3 Imenovanje ključnog bezbednosnog osoblja
- 1.4 Koordinacija planiranja aktivnosti u vanrednim situacijama
- 1.5 Dokumentacija SMS-a

## 2. Upravljanje bezbednosnim rizicima

- 2.1 Identifikovanje opasnosti
- 2.2 Ublažavanje i procena bezbednosnih rizika

## 3. Osiguranje bezbednosti

- 3.1 Praćenje i merenje bezbednosnih performansi
- 3.2 Upravljanje promenama
- 3.3 Kontinuirano poboljšanje SMS-a

## 4. Promovisanje bezbednosti

- 4.1 Obuka i obrazovanje
- 4.2 Bezbednosna komunikacija

### **1. Bezbednosne politike i ciljevi**

#### 1.1 Posvećenost rukovodstva

5.1.1 Pružalac usluga definiše svoju bezbednosnu politiku u skladu sa međunarodnim i nacionalnim zahtevima.

Bezbednosna politika treba da:

- o) odražava organizacionu posvećenost u pogledu bezbednosti, uključujući i promovisanje pozitivne bezbednosne kulture;
- p) sadrži jasnu izjavu o obezbeđivanju potrebnih resursa za sprovođenje bezbednosne politike;
- q) sadrži procedure izveštavanja o bezbednosti;
- r) jasno ukazuje na to koje vrste ponašanja nisu prihvatljive u vezi sa vazduhoplovnim aktivnostima pružaoca usluge i obuhvata okolnosti pod kojima se disciplinski postupak ne primenjuje;
- s) bude potpisana od strane odgovornog izvršnog direktora organizacije;
- t) bude distribuirana, uz vidljivo odobrenje, celoj organizaciji; i
- u) bude periodično revidirana kako bi se osiguralo da je relevantna i odgovarajući za pružaoca usluge.

5.1.2 Uzimajući u obzir bezbednosne politike, pružalac usluge definiše bezbednosne ciljeve. Bezbednosni ciljevi treba da:

- i) čine osnovu za praćenje i merenje bezbednosnih performansi u skladu sa 3.1.2;
- j) odražavaju posvećenost pružaoca usluge održavanju i kontinuiranom poboljšanju sveukupne efikasnosti SMS-a;
- k) budu distribuirani celoj organizaciji; i
- l) budu periodično revidirani kako bi se osiguralo da su relevantni i odgovarajući za pružaoca usluge.

*Napomena.— Smernice u vezi sa određivanjem bezbednosnih ciljeva su date u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

## 1.2 Nadležnosti i odgovornosti u pogledu bezbednosti

Pružalac usluga treba da:

- k) Identifikuje odgovornog rukovodioca koji je, bez obzira na druge funkcije, odgovoran u ime organizacije za primenu i održavanje efikasnog SMS-a;
- l) Jasno definiše linije odgovornosti za bezbednost u celoj organizaciji, uključujući i direktnu odgovornost za bezbednost od strane višeg rukovodstva;
- m) Identifikuje odgovornosti svih članova rukovodstva, bez obzira na druge funkcije, kao i zaposlenih, uzimajući u obzir bezbednosne performanse organizacije;

- n) Dokumentuje i saopštava o odgovornosti za bezbednost i ovlašćenjima širom organizacije; i
- o) Definiše nivoje rukovodstva sa ovlašćenjem da donese odluke u vezi tolerantnosti na bezbednosne rizike.

### 1.3 Imenovanje ključnog bezbednosnog osoblja

Pružalac usluga imenuje rukovodioca za bezbednost koji je odgovoran za primenu i održavanje SMS-a.

*Napomena.— U zavisnosti od veličine pružaoca usluga i složenosti njegovih vazduhoplovnih proizvoda ili usluga, odgovornosti za primenu i održavanje SMS-a se mogu dodeliti jednoj ili više osoba, koja ispunjava ulogu rukovodioca za bezbednost, kao jedinu funkciju ili u kombinaciji sa drugim poslovima, pod uslovom da to ne dovede do sukoba interesa.*

### 1.4 Koordinacija planiranja aktivnosti u vanrednim situacijama

Pružalac usluga, koji mora da razvije i održava plan reagovanja u vanrednim situacijama za nesreće i incidente prilikom operacija vazduhoplova i dugih vanrednih situacija, mora da osigura da je plan reagovanja u vanrednim situacijama pravilno koordinisan sa planovima reagovanja u vanrednim situacijama onih organizacija sa kojima mora da saraduje prilikom pružanja proizvoda i usluga.

### 1.5 Dokumentacija SMS-a

1.5.5 Pružalac usluga treba da razvije i održava Priručnik za SMS koji opisuje njegovu:

- i) Bezbednosnu politiku i ciljeve;
- j) Zahteve SMS-a;
- k) Procese i procedure SMS-a; i
- l) Nadležnosti, odgovornosti i ovlašćenja za procese i procedure SMS-a.

1.5.6 Pružalac usluga treba da izradi i održava operativnu evidenciju SMS-a kao deo svoje dokumentacije SMS-a.

*Napomena.— U zavisnosti od veličine pružaoca usluga i složenosti njegovih vazduhoplovnih proizvoda ili, priručnik za SMS i operativna evidencija SMS-a mogu biti u obliku samostalnog dokumenta ili mogu biti integrisani sa ostalim organizacionim dokumentima (ili dokumentacijom) koju održava pružalac usluga.*

## 2 Upravljanje bezbednosnim rizikom

## 2.1 Identifikacija opasnosti

2.1.5 Pružalac usluga treba da razvije i održava proces koji obezbeđuje da se identifikuje opasnosti povezanih sa njegovim vazduhoplovnim proizvodima i uslugama.

2.1.6 Identifikacija opasnosti treba da bude zasnovana na kombinaciji reaktivnih i proaktivnih metoda.

## 2.2 Procena i ublažavanje bezbednosnog rizika

Pružalac usluga treba da razvije i održava formalan proces koji obezbeđuje analizu, procenu i kontrolu bezbednosnih rizika povezanih sa identifikovanim opasnostima.

*Napomena.— Postupak može uključivati prediktivne metode analize bezbednosnih podataka.*

## 3 Osiguranje bezbednosti

### 3.1 Praćenje i merenje bezbednosnih performansi

3.1.5 Pružalac usluga treba da razvije i održava sredstva za verifikaciju bezbednosnih performansi organizacije i za validaciju efektivnosti kontrola bezbednosnog rizika.

*Napomena.— Proces interne revizije je jedan od sredstava za praćenje usklađenosti sa propisima o bezbednosti, osnova na kojoj se gradi SMS i procena efikasnosti kontrola bezbednosnog rizika i SMS-a. Smernice u vezi sa obimom procesa interne revizije su sadržane u Priručniku za upravljanje bezbednošću (SMM) (Doc 9859).*

3.1.6 Bezbednosne performanse pružaoca usluga treba da se verifikuju u odnosu na pokazatelje bezbednosnih performansi i ciljeve bezbednosnih performansi SMS-a kao podrška bezbednosnim ciljevima organizacije.

### 3.2 Upravljanje promenama

Pružalac usluga treba da razvije i održava proces za identifikaciju promena koje mogu da utiču na nivo bezbednosnih rizika povezanih sa njegovim vazduhoplovnim proizvodima ili uslugama i da identifikuje i upravlja bezbednosnim rizicima koji mogu nastati usled tih promena.

### 3.3 Kontinuirano poboljšanje SMS-a

Pružalac usluga treba da prati i ocenjuje svoje procese SMS-a kako bi održavao i stalno unapređivao ukupnu delotvornost SMS-a.

## 4 Promovisanje bezbednosti

### 4.1 Obuka i obrazovanje

4.1.5 Pružalac usluga treba da razvije i sprovede program obuke iz bezbednosti koji obezbeđuje da osoblje bude obučeno i stručno osposobljeno da izvršava dužnosti vezane za SMS.

4.1.6 Obim obuke iz bezbednosti mora da bude odgovarajući za svakog pojedinca koji je uključen u SMS.

### 4.2 Bezbednosna komunikacija

Pružalac usluga treba da razvije i održava formalna sredstva za bezbednosnu komunikaciju koja:

- i) Omogućava da je osoblje upoznato sa SMS-om u srazmeri sa njihovim pozicijama;
- j) Prenosi bezbednosno-kritične informacije;
- k) Objasnjava zašto su određene aktivnosti preduzete da bi se povećala bezbednost; i
- l) Objasnjava zašto su bezbednosne procedure uvedene ili promenjene.

---

### **DODATAK 3. NAČELA ZAŠTITE BEZBEDNOSNIH PODATAKA I INFORMACIJA I POVEZANIH IZVORA** (Pogledati Poglavlje 5, 5.3)

*Napomena 1.— Zaštita bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora je od ključnog značaja za obezbeđivanje njihove stalne dostupnosti, jer upotreba bezbednosnih podataka i informacija u druge svrhe osim za održavanje i poboljšanje bezbednosti može ugroziti dostupnost tih podataka i informacija u budućnosti, uz značajan štetan uticaj na bezbednost.*

*Napomena 2.— Imajući u vidu njihove različite pravne sisteme, Države imaju fleksibilnost da izrade svoje zakone i propise u skladu sa svojim politikama i praksama.*

*Napomena 3.— Načela sadržana u ovom Dodatku imaju za cilj da pomognu Državama da donesu i usvoje nacionalne zakone, propise i pravila za zaštitu bezbednosnih podataka i informacija prikupljenih iz sistema za*



*prikupljanje i obradu bezbednosnih podataka (SDCPS), kao i povezanih izvora, omogućavajući primereno sprovođenje pravde i neophodnih mera za održavanje ili poboljšanje vazduhoplovne bezbednosti.*

*Napomena 4.— Cilj je osigurati stalnu dostupnost bezbednosnih podataka i informacija ograničavanjem njihove upotrebe u druge svrhe osim održavanja ili poboljšanja vazduhoplovne bezbednosti.*

## **1. Opšta načela**

1.4 Države treba da, putem nacionalnih zakona, propisa i politika o zaštiti bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora, obezbede:

- i) Ravnotežu uspostavljenu između potreba za zaštitom bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora radi održavanja i poboljšanja vazduhoplovne bezbednosti, kao i potrebe za pravilnim sprovođenjem pravde;
- j) Zaštitu bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora u skladu sa ovim dodatkom;
- k) Utvrđivanje uslova u kojima se bezbednosni podaci i informacije i povezani izvori kvalifikuju za zaštitu; i
- l) Stalnu dostupnost bezbednosnih podataka i informacija u cilju održavanja ili poboljšanja vazduhoplovne bezbednosti.

*Napomena.— Zaštita bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora nema nameru da ugrožava pravilno sprovođenje pravde ili održavanje ili poboljšanje bezbednosti.*

1.5 Kada je pokrenuta istraga u skladu sa Aneksom 13, evidencija o istragama nesreća i incidenta navedena u 5.12 Aneksa 13 podleže zaštiti u skladu sa tim umesto zaštiti u skladu sa ovim Aneksom.

## **2. Načela zaštite**

2.5 Države trebaju da osiguraju da se bezbednosni podaci i informacije ne koriste za:

- g) Disciplinski, građanski, upravni i krivični postupak protiv zaposlenog, operativnog osoblja ili organizacije;
- h) Otkrivanje javnosti; ili
- i) Druge svrhe osim održavanja i poboljšanja bezbednosti;

osim ako se ne primenjuje načelo izuzetka.

2.6 Države treba da priznaju zaštitu bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora, osiguravajući da je:

- i) Zaštita definisana na osnovu prirode bezbednosnih podataka i informacija;

- j) Utvrđena formalna procedura pružanja zaštite bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora;
- k) Bezbednosni podaci i informacije se ne koriste na način koji je drugačiji od svrhe za koju su prikupljeni, osim ako se ne primenjuje načelo izuzetka; i
- l) U meri u kojoj se primenjuje načelo izuzetka, upotreba bezbednosnih podataka i informacija u disciplinskim, građanskim, upravnim i krivičnim postupcima vrši se samo pod autoritativnim merama zaštite.

*Napomena 1.— Formalna procedura može obuhvatati da svako lice koje traži otkrivanje bezbednosnih podataka i informacija dostavi opravdanje za njihovo objavljivanje.*

*Napomena 2.— Autoritativne mere zaštite uključuju zakonska ograničenja ili ograničenja kao što su zaštitni nalozi, zatvoreni postupak, tajni pregled ili deidentifikacija (maskiranje) podataka radi korišćenja ili otkrivanja bezbednosnih informacija u sudskom ili upravnom postupku.*

### **3. Načelo izuzetka**

Izuzeci od zaštite bezbednosnih podataka i informacija i povezanih izvora se odobravaju samo kada nadležni organ:

- g) Utvrdi da postoje činjenice i okolnosti koje opravdano ukazuju da se može smatrati da pojava može biti prouzrokovana radnjom ili propustom, u skladu sa nacionalnim zakonima, da postoji ponašanje koje predstavlja veliki nedar, namerne greške ili kriminalnu aktivnost;
- h) Nakon pregleda bezbednosnih podataka i informacija, utvrdi da je njihovo objavljivanje neophodno radi pravilnog sprovođenja pravde, a da korist od njihovog objavljivanja nadmašuje negativan domaći i međunarodni uticaj koji će taj postupak verovatno imati na buduće prikupljanje i dostupnost bezbednosnih podataka i informacija; ili
- i) Nakon pregleda bezbednosnih podataka i informacija, utvrdi da je njihovo objavljivanje neophodno radi održavanja ili poboljšanja bezbednosti, a da korist od njihovog objavljivanja nadmašuje negativan domaći i međunarodni uticaj koji će taj postupak verovatno imati na buduće prikupljanje i dostupnost bezbednosnih podataka i informacija.

*Napomena 1.— Prilikom primene odluke, nadležni organ uzima u obzir saglasnost izvora bezbednosnih podataka i informacija.*

*Napomena 2.— Različiti nadležni organi mogu biti određeni za različite okolnosti. Nadležni organi mogu uključivati, ali se ne ograničavaju na, sudske organe ili druge kojima je drugačije poverena vazduhoplovna odgovornost određena nacionalnim zakonom.*

### **4. Javno otkrivanje**

3.7 Države koje imaju zakone o pristupu informacijama treba da, u kontekstu zahteva za javno otkrivanje, naprave izuzetke za javno otkrivanje kako bi se obezbedio nastavak poverljivosti dobrovoljno datih bezbednosnih

podataka i informacija.

*Napomena.— Zakoni, propisi i politike koje se zajednički odnose na zakone o pristupu javnim informacijama (sloboda informisanja, javne evidencije ili zakoni o slobodi pristupa vladinim informacijama) omogućavaju javni pristup informacijama koje su u posedu Države.*

3.8 Kada je otkrivanje informacija izvršeno u skladu sa članom 3, Države treba da osiguraju da je:

- e) Javno otkrivanje relevantnih ličnih podataka sadržanih u bezbednosnim podacima i u skladu sa važećim zakonima o privatnosti; ili
- f) Javno otkrivanje bezbednosnih podataka ili informacija je izvršeno u skrivenom, sažetom ili združenom obliku.

## **5. Odgovornost čuvara podataka i bezbednosnih podataka i informacija**

Države treba da osiguraju da svaka SDCPS ima imenovanog čuvara koji će vršiti zaštitu bezbednosnih podataka i informacija u skladu sa važećim odredbama ovog dodatka.

*Napomena.— „Čuvar“ se može odnositi na pojedinca ili organizaciju.*

## **6. Zaštita evidentiranih podataka**

*Napomena 1.— Ambijentalno snimanje na radnom mestu koje se zahteva nacionalnim zakonima, na primer uređaj za snimanje razgovora u pilotskoj kabini (CVR) ili zapisi komunikacije u pozadini i zvučnog okruženja u radnim stanicama kontrolora vazdušnog saobraćaja, može se percipirati kao narušavanje privatnosti operativnog osoblja, sa kojim se ne suočavaju druge profesije.*

*Napomena 2.— Odredbe o zaštiti zapisa iz crne kutije i zapisi iz jedinica za kontrolu vazdušnog saobraćaja tokom istraga pokrenutih u skladu sa Aneksom 13 sadržane su u njemu. Odredbe o zaštiti zapisa iz crne kutije tokom uobičajenih operacija sadržane su u Aneksu 6.*

6.3 Države treba da, preko nacionalnih zakona i propisa utvrde posebne mere zaštite u vezi sa poverljivošću i pristupom javnosti ambijentalnim zapisima sa radnog mesta..

6.4 Države treba da, preko nacionalnih zakona i propisa, tretiraju ambijentalne zapise sa radnog mesta koje zahtevaju nacionalni zakoni i propisi kao privilegovane, zaštićene podatke koji su predmet načela zaštite i izuzetka kako je predviđeno u ovom dodatku.