

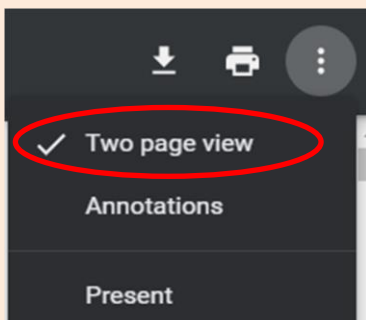


ИНД - 100

Иргэний Нисэхийн Дүрэм

Анхаар:

Та баруун дээд буланд байгаа navigation bar-ийн “Two page view”-г сонгож монгол, англи хувилбарыг зэрэгцүүлэн харж болно.



Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо

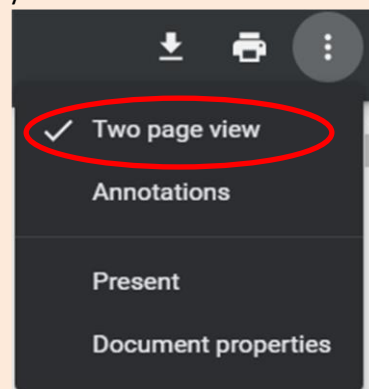


PART 100

CAA Consolidation

Attention:

Please select “**Two page view**” option on the top-right navigation bar to view the Mongolian and English versions of the rule side by side.



Safety Management System

ДҮРМИЙН ТАЙЛБАР

ИНД-100-гийн зорилго нь иргэний нисэхийн байгууллагад үр дүнтэй Аюулгүй байдлын тогтолцоог нэвтрүүлж, хэвшүүлэх замаар Монгол Улсын нисэхийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг сайжруулах, Монгол Улсын нэгдэн орсон Олон улсын Иргэний нисэхийн тухай Конвенцын дагуу хүлээсэн үүргээ биелүүлж байгааг бататгахад оршино.

Энэ Дүрэм нь Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний баталсан ИНД-100-гийн цахим хувилбар бөгөөд зөвхөн ишлэл хийх зорилгоор хэрэглэнэ. Хүчин төгөлдөр ИНД-100, түүний нэмэлт өөрчлөлтийн хуулбарыг ИНЕГ-аас, эсхүл www.mcaa.gov.mn веб сайтаас татаж авах боломжтой.

DESCRIPTION

Part 100 is to introduce new rules to improve Mongolian aviation safety performance in a way that embeds an effective safety culture in aviation organisations; and to ensure Mongolia meets its international obligations as a signatory to the Convention on International Civil Aviation.

This document is the current consolidated version of Part 100 produced by the Civil Aviation Authority, and serves as a reference only. It is compiled from the official ordinary rules that have been signed into law by the Minister of Road and Transport. Copies of the official rule and amendments as signed by Minister may be obtained from the Civil Aviation Authority or may be downloaded from the official web site at: www.mcaa.gov.mn

Мэдээлэл

Гишүүн улсуудын иргэний нисэхийн Дүрмийг сайжруулах замаар иргэний нисэхийн салбарт нэгдсэн нэг Дүрмийн зохицуулалтад шилжих Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын 1992 оны 29-р чуулганы А29-3 тогтоолыг хэрэгжүүлэх зорилгоор, Монгол Улс болон Шинэ Зеланд улсын ИНЕГ-ын хооронд 1999 оны 5 сарын 6-нд байгуулсан “Техникийн Хамтын Ажиллагааны Санамж Бичиг”-ийг үндэслэн Монгол Улсын Иргэний нисэхийн дүрмийг боловсруулсан.

Өөрчлөлтийн түүх**Хүчинтэй огноо**

Анхны боловсруулалт

2019 оны 06 сарын 12

Нэмэлт, өөрчлөлт 1.1

2022 оны ... сарын ...

Тэмдэглэл: ИНД-100-гийн нэмэлт, өөрчлөлт 1.1-ийг монгол, англи хэл дээр, NZ Part 100-гийн 2016 оны 02 сарын 01-ний А.0 болон Annex 19-ийн 2016 оны 7 сарын 11-ний хэвлэл 2-т үндэслэн боловсруулсан болно.

Bulletin

ICAO 29th Assembly Resolution A29-3 of year 1992 urges States to promote global harmonization of national rules. In order to implement this Resolution, Mongolian Civil Aviation Regulation has been developed based on “Memorandum for Technical Cooperation” between CAA of Mongolia and New Zealand, signed on 6th of May, 1999.

Amendment history	Effective date
Original issue	12 June 2019
Amendment 1.1 2022

Note: This Part 100 Amend.1.1 has been released in Mongolian and English languages, based on NZCAR Part 100 Amend.0 dated 01.Feb.2016 and Annex 19 Ed.2 dated 11.Jul.2016.

Гарчиг

100.1. Зорилго.....	1
100.3. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо.....	1
100.5. Аюулгүй байдлын бодлого болон зорилго.....	2
100.7. Аюулгүй байдлын эрсдлийн удирдлага	4
100.9. Аюулгүй байдлын баталгаажуулалт	4
100.11. Аюулгүй байдлыг сурталчлах	5
100.13. Аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийн хамгаалалт	5

List of Rules

100.1.	Purpose.....	1
100.3.	Safety management system	1
100.5.	Safety policy and objectives	2
100.7.	Safety risk management.....	4
100.9.	Safety assurance.....	4
100.11.	Safety promotion	5
100.13.	Safety data and safety information protection	5

100.1. Зорилго

(a) Энэ Дүрмийн зорилго нь иргэний нисэхийн байгууллагууд аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог тогтоох, хэрэгжүүлэх болон хадгалахад оршино.

(b) Энэ Дүрэм нь Annex 19-ээр Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоог (цаашид “SMS” гэх) тогтоох, хэрэгжүүлэх болон хадгалах үүрэгтэй дараах иргэний нисэхийн байгууллагад хамаарна:

- (1) зөвшөөрөгдсөн сургалтын байгууллага;
- (2) агаарын тээвэрлэгч;
- (3) зөвшөөрөгдсөн техник үйлчилгээний байгууллага;
- (4) агаарын хөлөг, хөдөлгүүр, эсхүл сэнсний маягийн загварыг зохион бүтээх байгууллага;
- (5) агаарын хөлөг, хөдөлгүүр, эсхүл сэнс үйлдвэрлэх байгууллага;
- (6) нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллага;
- (7) аэродромын үйл ажиллагаа эрхлэгч.

100.3. Аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоо

(a) Энэ Дүрэмд хамаарах байгууллага нь дараах шаардлагыг багтаасан SMS-тэй байх үүрэгтэй. SMS-ийн хэрэгжүүлэлт болон хадгалалтын ажлын цар хүрээ нь SMS-ийн суурь шаардлагыг багтаасан 4 хэсэг, 12 элементээс бүрдэнэ:

- (1) аюулгүй байдлын бодлого болон зорилго:
 - (i) удирдлагын амлалт;
 - (ii) аюулгүй байдлын бүрэн хариуцлага болон үүрэг;
 - (iii) аюулгүй байдал хариуцсан ажилтны томилгоо;
 - (iv) онцгой нөхцөлийн хариу арга хэмжээний төлөвлөгөөний зохицуулалт;
 - (v) SMS-ийн баримт бичиг;
- (2) аюулгүй байдлын эрсдлийн удирдлага:
 - (i) аюулыг таньж тогтоох;
 - (ii) аюулгүй байдлын эрсдэлд үнэлгээ хийх, эрсдлийг бууруулах;
- (3) аюулгүй байдлын баталгаажуулалт:
 - (i) аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн мониторинг болон хэмжилт;
 - (ii) байгууллагын удирдлагын өөрчлөлт;
 - (iii) SMS-ийн байнгын сайжруулалт;
- (4) аюулгүй байдлын сурталчилгаа:
 - (i) сургалт болон боловсрол;
 - (ii) аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцоо.

100.1. Purpose

(a) This Part aims to a civil aviation organisation is required to establish, implement, and maintain a SMS.

(b) This Part applies to civil aviation organisation that is required by Annex 19 of Chicago Convention to establish, implement, and maintain a SMS:

- (1) approved training organisations;
- (2) air operators;
- (3) approved maintenance organisations;
- (4) organisations responsible for the type design of aircraft, engine or propellers
- (5) organisations responsible for manufacture of aircraft, engine or propellers;
- (6) air traffic service providers;
- (7) aerodrome operators.

100.3. Safety management system

(a) An organisation to which this Part applies must have a SMS. The framework for the implementation and maintenance of an SMS, comprises following four components and twelve elements as the minimum requirements for SMS-

- (1) safety policy and objectives-
 - (i) management commitment;
 - (ii) safety accountability and responsibilities;
 - (iii) appointment of key safety personnel;
 - (iv) coordination of emergency response planning;
 - (v) SMS documentation;
- (2) safety risk management-
 - (i) hazard identification;
 - (ii) safety risk assessment and mitigation;
- (3) safety assurance-
 - (i) Safety performance monitoring and measurement;
 - (ii) The organisational management change;
 - (iii) Continuous improvement of the SMS;
- (4) safety promotion-
 - (i) Training and education;
 - (ii) Safety communication.

(b) Иргэний нисэхийн байгууллага нь SMS тогтоох, хэрэгжүүлэх болон хадгалахад шаардлагатай бүх үйл явцыг баримтжуулдаг байх үүрэгтэй.

(c) Иргэний нисэхийн байгууллагын SMS нь тухайн байгууллагын хэмжээ, гүйцэтгэж байгаа үйл ажиллагааны шинж чанар, төвөгшил болон үйл ажиллагаанд оршиж байгаа аюул болон холбогдох эрсдэлд тохирсон байх ёстой.

100.5. Аюулгүй байдлын бодлого болон зорилго

(a) Удирдлагын амлалт:

(1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь олон улсын болон үндэсний шаардлагын дагуу аюулгүй байдлын бодлогоо тодорхойлох үүрэгтэй. Аюулгүй байдлын бодлого нь дараах шаардлагыг хангасан байна:

- (i) аюулгүй байдлын эерэг соёлыг сурталчлах ажиллагааг багтаасан, байгууллагын аюулгүй байдлын амлалтыг тусгасан байх;
- (ii) аюулгүй байдлын бодлогын хэрэгжүүлэлтэд шаардлагатай эх үүсвэрийн хангалтын талаар тодорхой мэдэгдлийг багтаах;
- (iii) аюулгүй байдлыг мэдээлэх журмыг багтаах;
- (iv) иргэний нисэхийн байгууллагын үйл ажиллагаатай холбоотой хүлээн зөвшөөрч болохгүй зан төлөвийн төрлүүдийг тодорхой тогтоох ба сахилгын шийтгэл оногдуулахгүй байх нөхцөл байдлыг багтаах;
- (v) тухайн байгууллагын Гүйцэтгэх захирал гарын үсэг зурсан байх;
- (vi) тухайн байгууллагын хүрээнд харагдах ойлгомжтой хэлбэрээр баталгаажуулж, мэдээлдэг байх;
- (vii) тухайн иргэний нисэхийн байгууллагад хамааралтай бөгөөд тохирсон хэвээр байгааг бататгах зорилгоор үе шаттай дүгнэлт хийдэг байх.

(2) Иргэний нисэхийн байгууллага нь аюулгүй байдлын бодлогыг тооцон аюулгүй байдлын зорилгоо тодорхойлох үүрэгтэй. Аюулгүй байдлын зорилго нь дараах шаардлагыг хангасан байна:

- (i) энэ зүйлийн 100.9(a)(2)-т шаардсан аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн мониторинг болон үнэлгээ хийх суурийг бүрдүүлэх;
- (ii) SMS-ийг бүхэлд нь үр дүнтэй хадгалах, тасралтгүй сайжруулахтай холбоотой тухайн иргэний нисэхийн байгууллагын амлалтыг тусгах;
- (iii) тухайн байгууллагын хүрээнд мэдээлдэг байх;
- (iv) тухайн иргэний нисэхийн байгууллагад хамааралтай бөгөөд тохирсон хэвээр байгааг бататгах зорилгоор үе шаттай дүгнэлт хийдэг байх.

(b) Аюулгүй байдлын бүрэн хариуцлага болон үүрэг:

(1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь дараах үүрэгтэй:

- (i) бусад ажил үүргээс үл хамааран, тухайн байгууллагыг төлөөлөн хариуцах Гүйцэтгэх захирлыг тодорхойлох;

(b) The civil aviation organisation must document all processes required to establish, implement and maintain the SMS.

(c) The civil aviation organisation's SMS must correspond to the size of the organisation, the nature and complexity of the activities undertaken by the organisation, and the hazards and associated risks inherent in the activities undertaken by the organisation.

100.5. Safety policy and objectives

(a) Management commitment-

(1) The civil aviation organisation must define its safety policy in accordance with international and national requirements. The safety policy shall-

- (i) reflect organisational commitment regarding safety, including the promotion of a positive safety culture;
- (ii) include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy;
- (iii) include safety reporting procedures;
- (iv) clearly indicate which types of behaviours are unacceptable related to the civil aviation organisation's aviation activities and include the circumstances under which disciplinary action would not apply;
- (v) be signed by the accountable executive of the organisation;
- (vi) be communicated, with visible endorsement, throughout the organisation;
- (vii) be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the civil aviation organisation.

(2) Taking due account of its safety policy, the civil aviation organisation must define safety objectives. The safety objectives shall:

- (i) form the basis for safety performance monitoring and measurement as required by paragraph 100.9(a)(2); ([Annex 19 3.1.2](#))
- (ii) reflect the civil aviation organisation's commitment to maintain and continuously improve the overall effectiveness of the SMS;
- (iii) be communicated throughout the organisation;
- (iv) be periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the civil aviation organisation.

(b) Safety accountability and responsibilities;

(1) The civil aviation organisation must:

- (i) identify the accountable executive who, irrespective of other functions, is accountable on behalf of the organisation;

- (ii) дээд удирдлагын түвшинд аюулгүй байдлын бүрэн хариуцлагыг шууд хүлээх этгээдийг оролцуулан, тухайн байгууллагын хүрээнд аюулгүй байдлын бүрэн хариуцлагын шугаман хамаарлыг ойлгомжтой тодорхойлох;
 - (iii) байгууллагын аюулгүй байдлын гүйцэтгэлтэй холбоотой бусад ажил үүргээс үл хамааран, удирдлагын бүх гишүүд болон ажилтнуудын үүрэг хариуцлагыг тодорхойлох;
 - (iv) тухайн байгууллагын хүрээнд аюулгүй байдлын бүрэн хариуцлага, үүрэг болон эрхийг баримтжуулж, мэдээлэх;
 - (v) аюулгүй байдлын эрсдлийн зөвшөөрөгдөх хязгаарыг тогтоох шийдвэрийг гаргах эрхтэй удирдлагын түвшнийг тодорхойлох.
- (c) Аюулгүй байдал хариуцсан ажилтны томилгоо:
- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь SMS-ийн хэрэгжүүлэлт болон хадгалалтыг хариуцсан аюулгүй байдлын удирдах ажилтныг томилох үүрэгтэй.
Иргэний нисэхийн байгууллагын хэмжээ, түүний нисэхийн бүтээгдэхүүн, эсхүл үйлчилгээний төвөгшлөөс хамааран, SMS-ийн хэрэгжүүлэлт болон хадгалалтын үүргийг бие даан гүйцэтгэх аюулгүй байдлын удирдах ажилтанд тавих шаардлагыг бүрэн хангасан нэг этгээдийг, эсхүл аливаа ашиг сонирхлын зөрчил үүсгэхгүй байх нөхцөл хангасан тохиолдолд хэд хэдэн этгээдийг бусад ажил үүрэгтэй хамтатган хариуцуулахаар томилж болно.
- (d) Онцгой нөхцөлийн хариу арга хэмжээний төлөвлөгөөний зохицуулалт:
- (1) Агаарын хөлгийн үйл ажиллагаанд гарсан осол, зөрчил болон бусад нисэхийн онцгой нөхцөлийн үед авах онцгой нөхцөлийн хариу арга хэмжээний төлөвлөгөө боловсруулж, хөтлөх үүрэгтэй Иргэний нисэхийн байгууллага онцгой нөхцөлийн хариу арга хэмжээний төлөвлөгөө нь бүтээгдэхүүн болон үйлчилгээгээрээ хангаж байгаа бусад байгууллагуудын онцгой нөхцөлийн хариу арга хэмжээний төлөвлөгөөтэй уялдаатай зохицуулагдсан болохыг бататгах үүрэгтэй.
- (e) SMS-ийн баримт бичиг:
- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь дараах шаардлагыг тодорхой заасан SMS-ийн зааврыг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй:
 - (i) аюулгүй байдлын бодлого болон зорилго;
 - (ii) SMS-ийн шаардлага;
 - (iii) SMS-ийн үйл явц болон журам;
 - (iv) SMS-ийн үйл явц болон журмын бүрэн хариуцлага, үүрэг болон эрх.
 - (2) Иргэний нисэхийн байгууллага нь SMS-ийн баримт бичгийн нэг хэсэг болох SMS-ийн үйл ажиллагааны бүртгэлийг боловсруулж, хөтлөх үүрэгтэй.
Иргэний нисэхийн байгууллагын хэмжээ, түүний нисэхийн бүтээгдэхүүн, эсхүл үйлчилгээний төвөгшлөөс хамааран, SMS-ийн заавар болон SMS-ийн үйл ажиллагааны бүртгэл нь тусдаа баримт бичиг байдлаар, эсхүл тухайн иргэний нисэхийн байгууллагын хөтөлдөг бусад баримт бичигт нэгтгэсэн байж болно.

-
- (ii) clearly define lines of safety accountability throughout the organisation including a direct accountability for safety on the part of senior management;
 - (iii) 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 organisation;
 - (iv) document and communicate safety accountability, responsibilities and authorities throughout the organisation;
 - (v) define the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.
- (c) Appointment of key safety personnel;
- (1) The civil aviation organisation must appoint a safety manager who is responsible for the implementation and maintenance of the SMS.
Depending on the size of the civil aviation organisation 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.
- (d) Coordination of emergency response planning;
- (1) The civil aviation organisation required to establish and maintain an emergency response plan for accidents and incidents in aircraft operations and other aviation emergencies must ensure that the emergency response plan is properly coordinated with the emergency response plans of those organisations it must interface with during the provision of its products and services.
- (e) SMS documentation;
- (1) The civil aviation organisation must develop and maintain an SMS manual that describes its-
 - (i) safety policy and objectives;
 - (ii) SMS requirements;
 - (iii) SMS processes and procedures;
 - (iv) accountability, responsibilities and authorities for SMS processes and procedures.
 - (2) The civil aviation organisation must develop and maintain SMS operational records as part of its SMS documentation.
Depending on the size of the civil aviation organisation 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 organisational documents (or documentation) maintained by the civil aviation organisation.

100.7. Аюулгүй байдлын эрсдлийн удирдлага

(a) Аюулыг таньж тогтоох:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь нисэхийн бүтээгдэхүүн, эсхүл үйлчилгээтэй холбоотой аюулыг таньж тогтоох үйл явцыг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй.
- (2) Аюулыг таньж тогтоох нь хариу арга хэмжээ болон урьдчилсан арга хэмжээний хослолд суурилсан байна.

(b) Аюулгүй байдлын эрсдэлд үнэлгээ хийх, эрсдлийг бууруулах:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь таньж тогтоосон аюултай холбоотой аюулгүй байдлын эрсдэлд дүн шинжилгээ, үнэлгээ болон хяналт хийх үйл явцыг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй. Тухайн үйл явц нь аюулгүй байдлын өгөгдлийн дүн шинжилгээний урьдчилан харах (predictive) аргыг багтааж болно.

100.9. Аюулгүй байдлын баталгаажуулалт

(a) Аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн мониторинг болон хэмжилт:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь тухайн байгууллагын аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг бататгах, аюулгүй байдлын эрсдлийн удирдлагын үр дүнг баталгаажуулах аргачлалыг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй.

Дотоод аудитын үйл явц нь SMS-ийн хэрэгжүүлэлтийн өмнөх суурь бөгөөд аюулгүй байдлын эрсдлийн хяналт болон SMS-ийн үр дүнд үнэлгээ хийх аюулгүй байдлын зохицуулалтын хэрэгжүүлэлтийн мониторингийн нэг хэлбэр юм. Дотоод аудитын үйл явцын хамрах хүрээний зааварчилгаа нь ICAO Doc 9859 Safety Management Manual (SMM)-д агуулагдсан.

- (2) Байгууллагын аюулгүй байдлын зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд иргэний нисэхийн байгууллагын аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийг SMS-ийн аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн үзүүлэлтүүд болон аюулгүй байдлын гүйцэтгэлийн зорилттой харьцуулан баталгаажуулдаг байх үүрэгтэй.

(b) Байгууллагын удирдлагын өөрчлөлт:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь түүний нисэхийн бүтээгдэхүүн, эсхүл үйлчилгээтэй холбоотой аюулгүй байдлын эрсдлийн түвшинд нөлөөлж болох өөрчлөлтийг таньж тогтоох ба тухайн өөрчлөлтөөс үүдэн гарч болох аюулгүй байдлын эрсдлийг таньж тогтоох ба удирдах үйл явцыг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй.

(c) SMS-ийн байнгын сайжруулалт:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь SMS-ийг бүхэлд нь үр дүнтэй хадгалах, тасралтгүй сайжруулах зорилгоор өөрийн SMS-ийн үйл явцад мониторинг болон үнэлгээ хийдэг үүрэгтэй.

100.7. Safety risk management

(a) Hazard identification-

- (1) The civil aviation organisation must develop and maintain a process to identify hazards associated with its aviation products or services.
- (2) Hazard identification shall be based on a combination of reactive and proactive methods.

(b) Safety risk assessment and mitigation-

- (1) The civil aviation organisation must develop and maintain a process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks associated with identified hazards. The process may include predictive methods of safety data analysis.

100.9. Safety assurance

(a) Safety performance monitoring and measurement-

- (1) The civil aviation organisation must develop and maintain the means to verify the safety performance of the organisation and to validate the effectiveness of safety risk controls.

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 ICAO Doc 9859 Safety Management Manual (SMM).

- (2) The civil aviation organisation's safety performance must be verified in reference to the safety performance indicators and safety performance targets of the SMS in support of the organisation's safety objectives.

(b) The organisational management change-

- (1) The civil aviation organisation must 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.

(c) Continuous improvement of the SMS-

- (1) The civil aviation organisation must monitor and assess its SMS processes to maintain and continuously improve the overall effectiveness of the SMS.

100.11. Аюулгүй байдлыг сурталчлах

(a) Сургалт болон боловсрол:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь түүний ажилтнууд сургалтад хамрагдсан, SMS-ийн үүрэгт ажлаа гүйцэтгэх ур чадвартай болохыг бататгах зорилгоор аюулгүй байдлын сургалтын хөтөлбөрийг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй.
- (2) Аюулгүй байдлын сургалтын хөтөлбөрийн хамрах хүрээ нь хувь хүн бүрийн SMS-т гүйцэтгэх үүрэг оролцоонд тохирсон байна.

(b) Аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцоо:

- (1) Иргэний нисэхийн байгууллага нь дараах аюулгүй байдлын мэдээлэл солилцооны тогтсон арга хэлбэрийг боловсруулж, мөрдөх үүрэгтэй:
 - (i) ажилтнууд нь ажил үүргээ гүйцэтгэхэд шаардлагатай түвшинд SMS-ийн мэдлэгтэй болохыг бататгах;
 - (ii) аюулгүй байдлын эрсдэлтэй мэдээллийг дамжуулдаг байх;
 - (iii) тухайн аюулгүй байдлыг сайжруулах арга хэмжээг яагаад заавал авдаг болохыг тайлбарладаг байх;
 - (iv) тухайн аюулгүй байдлын журмыг яагаад заавал хэрэгжүүлдэг, эсхүл өөрчилдөг болохыг тайлбарладаг байх.

100.13. Аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийн хамгаалалт

(a) Дарга аюулгүй байдлын сайн дурын мэдээллийн тогтолцоо болон холбогдох эх сурвалжаас авсан аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн нууцлалыг хамгаалах үүрэгтэй.

(b) Аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийн хамгаалалтыг дараах зарчмыг баримтлан хэрэгжүүлнэ:

- (1) **Ерөнхий зарчим.** Дарга холбогдох хууль, дүрэм болон бодлогоор аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжийг хамгаалахдаа дараах шаардлагыг бататгах үүрэгтэй.
 - (i) нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, сайжруулах зорилгоор аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжийг хамгаалах шаардлага болон хуулийг шударгаар хэрэгжүүлэх шаардлага хоорондын тэнцвэрт байдлыг хадгалах;
 - (ii) энэ зүйлийн дагуу аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжийг хамгаалдаг байх;
 - (iii) хамгаалалтад авах аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжийн ангиллын нөхцөлийг тодорхойлох;
 - (iv) нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, сайжруулах зорилгоор аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээлэл байнга бэлэн байх.

100.11. Safety promotion

- (a) Training and education-
 - (1) The civil aviation organisation must develop and maintain a safety training program that ensures that personnel are trained and competent to perform their SMS duties.
 - (2) The scope of the safety training program shall be appropriate to each individual's involvement in the SMS.
- (b) Safety communication-
 - (1) The civil aviation organisation must develop and maintain a formal means for safety communication that:
 - (i) ensures personnel are aware of the SMS to a degree commensurate with their positions;
 - (ii) conveys safety-critical information;
 - (iii) explains why particular actions are taken to improve safety; and
 - (iv) explains why safety procedures are introduced or changed.

100.13. Safety data and safety information protection

- (a) The Director must accord protection to safety data captured by, and safety information derived from, voluntary safety reporting systems and related sources.
- (b) Safety data and safety information protection is based following principles-
 - (1) **General principles.** The Director must, through national laws, regulations and policies protecting safety data, safety information and related sources, ensure that:
 - (i) a balance is struck between the need for the protection of safety data, safety information and related sources to maintain and improve aviation safety, and the need for the proper administration of justice;
 - (ii) safety data, safety information and related sources are protected in accordance with this paragraph;
 - (iii) the conditions under which safety data, safety information and related sources qualify for protection are specified; and
 - (iv) safety data and safety information remain available for the purpose of maintaining and improving aviation safety.

- (2) **Хамгаалалтын зарчим.** Энэ зүйлийн (b)(3)-т зааснаас бусад тохиолдолд, Дарга аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийг дараах зорилгоор ашигладаггүй болохыг бататгах үүрэгтэй:
- (i) ажилтан, нисэхийн ажилтан, эсхүл байгууллагын эсрэг сахилгын, иргэний, захиргааны болон эрүүгийн хэрэг хянан шийдвэрлэх;
 - (ii) нийтэд ил болгох; эсхүл
 - (iii) аюулгүй байдлыг хангах, сайжруулахаас бусад.
- (3) **Үл хамаарах зарчим.** Холбогдох хууль, хяналтын эрх бүхий байгууллага дараах байдлаар тогтоосон тохиолдолд аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэл болон холбогдох эх сурвалжийн нууцлалын хамгаалалт үйлчлэхгүй:
- (i) холбогдох хуулийн дагуу болгоомжгүй, санаатай, эсхүл гэмт үйлдэл гэж үзсэн үйлдэл, эсхүл эс үйлдлээс үүдсэн байж болзошгүй хэрэг явдлыг харуулсан үндэслэл бүхий баримт болон нөхцөл байдал гэж;
 - (ii) аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэлд дүгнэлт хийсний дараа, тухайн мэдээллийг ил болгох нь хуулийг шударгаар хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай бөгөөд энэ нь аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн цаашдын цуглуулалт болон бэлэн байдалд саад болох дотоод, гадаад сөрөг нөлөөллөөс илүү ач холбогдолтой гэж; эсхүл
 - (iii) аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээлэлд дүгнэлт хийсний дараа, тухайн мэдээллийг ил болгох нь аюулгүй байдлыг хангах, сайжруулахад шаардлагатай бөгөөд энэ нь аюулгүй байдлын өгөгдөл, мэдээллийн цаашдын цуглуулалт болон бэлэн байдалд саад болох дотоод, гадаад сөрөг нөлөөллөөс илүү ач холбогдолтой гэж.
- (4) **Нийтэд ил болгох.** Сайн дураар мэдээлсэн аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийн байнгын нууцлалыг бататгах зорилгоор Дарга мэдээллийг нийтэд ил болгохоор гаргасан хүсэлтэд Нийтийн мэдээллийн ил тод байдлын тухай хуулийн дагуу үл хамаарах нөхцөлийг тогтооно. Энэ зүйлийн (b)(3)-ын дагуу мэдээллийг ил болгосон тохиолдолд Дарга дараах шаардлагыг бататгах үүрэгтэй:
- (i) аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээлэлд багтсан хүний хувийн мэдээллийг нийтэд ил болгохдоо Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуулийг баримтлах; эсхүл
 - (ii) аюулгүй байдлын өгөгдөл болон мэдээллийг нийтэд ил болгохдоо танигдах боломжгүй байхаар хураангуй, эсхүл товч хэлбэрээр гаргадаг байх.

--oOo--

-
- (2) **Principles of protection.** Unless a principle of exception applies, the Director must ensure that safety data or safety information is not used for-
- (i) disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against employees, operational personnel or organisations;
 - (ii) disclosure to the public; or
 - (iii) any purposes other than maintaining and improving safety.
- (3) **Principles of exception.** Exceptions to the protection of safety data, safety information and related sources shall only be granted when the appropriate competent authority-
- (i) 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;
 - (ii) 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
 - (iii) after reviewing the safety data or safety information, determines that its release is necessary for maintaining and 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.
- (4) **Public disclosure.** The Director 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. Where disclosure is made in accordance with paragraph (b)(3), the Director must ensure that:
- (i) public disclosure of relevant personal information included in the safety data or safety information complies with applicable privacy laws; or
 - (ii) public disclosure of the safety data and safety information is made in a de-identified, summarized or aggregate form.

--oOo--