

# АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ-19

## «Управление безопасностью полётов»

### Глава 1 Определения

1. В настоящих Правилах используются следующие термины и определения:

**Авиационный персонал.** Лица, имеющие профессиональную или специальную подготовку в области гражданской авиации, осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения, включенные в перечень специалистов авиационного персонала.

**Авиационное происшествие.** Событие, которое, в случае пилотируемого судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово тронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки, и в ходе которого:

- какое-либо лицо получает телесное повреждение, в том числе со смертельным исходом в результате нахождения в данном воздушном судне либо непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна, либо непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажиром, скрывающимся вне зон, куда обычно закрыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

- воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна, или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, шасси и повреждения, вызванные градом или

столкновением с птицами (включая пробойны в обтекателе антенны радиолокатора); или

- воздушное судно пропало без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

**Безопасность полетов.** Состояние авиационной транспортной системы Кыргызской Республики, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены и поддерживаются на приемлемом уровне, устанавливаемом Правительством Кыргызской Республики.

**Вертолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми двигателем вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

**Воздушное судно.** Любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной или водной поверхности.

**Государство-изготовитель.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

**Государство разработчика.** Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство эксплуатанта.** Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Инцидент.** Любое событие, кроме авиационного происшествия и серьезного инцидента, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

**Проактивный метод.** Метод, который выискивает и выявляет риски для безопасности, непрерывно анализируя деятельность организации.

**Прогнозирующий метод.** Метод, который отслеживает показатели системы в процессе производства в реальном времени и прогнозирует потенциальные проблемы.

**Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов.** Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Поставщик обслуживания.** Любая организация, предоставляющая авиационную продукцию и/или услуги в области гражданской авиации, а также авиакомпания, организации по подготовке авиационных кадров, организации гражданской авиации, топливозаправочные организации, эксплуатанты воздушных судов, эксплуатант аэродрома, эксплуатант аэропорта, организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за конструкцию типа или/и изготовления воздушного судна, поставщики аэронавигационного обслуживания.

**Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации Кыргызской Республики.** Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов гражданской авиации, утверждаемых Правительством Кыргызской Республики.

**Реагирующий метод.** Метод, который реагирует на уже произошедшие события (происшествия, инциденты).

**Риск для безопасности полетов.** Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

**Самолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Система.** Интегрированный набор элементов, собранный в сфере эксплуатации и обеспечения, сформированный для достижения определенной цели. Эти элементы включают персонал, аппаратуру, программное обеспечение, встроенное программное обеспечение, информацию, процедуры, средства, услуги и другие аспекты поддержки.

**Серьезный инцидент.** Инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово тронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.

**Серьезное телесное повреждение.** Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

- требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела; или
- связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

**Система управления безопасностью полетов.** Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию и преемственность ответственности, руководящие принципы и процедуры, которые необходимы для достижения приемлемого уровня безопасности полетов, установленного в Правительственной программе безопасности полетов, в отношении

деятельности организаций гражданской авиации и других вопросов, предусмотренных Авиационными правилами Кыргызской Республики.

## Глава 2. Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации

2. В Кыргызской Республике в области гражданской авиации принимается Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации для управления безопасностью полетов в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации Кыргызской Республики включает следующие компоненты:

- государственную политику и цели обеспечения безопасности полетов;
- управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне;
- обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;
- популяризацию вопросов безопасности полетов на государственном уровне.

3. Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации Кыргызской Республики состоит из 4 компонентов и 11 элементов:

I. Государственная политика и цели обеспечения безопасности полетов:

- Законодательные рамки государства в области безопасности полетов.
- Обязательства и ответственность государства в области безопасности полетов.

- Расследование авиационных происшествий и инцидентов.

- Правоприменительная политика.

II. Управление рисками для безопасности полетов на государственном уровне:

- Требования к Системе управления безопасностью полётов поставщика обслуживания в отношении обеспечения безопасности полетов.

- Согласование показателей эффективности обеспечения безопасности полетов поставщика обслуживания.

- Обеспечение безопасности полетов на государственном уровне:

III. Контроль за состоянием безопасности полетов.

- Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими.

- Ориентирование контроля на наиболее проблемные или требующие дополнительной проверки области на основе данных о безопасности полетов.

IV. Популяризация вопросов безопасности полетов на государственном уровне:

- Внутренняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и ее распространение.

- Внешняя подготовка кадров, обмен информацией о безопасности полетов и её распространение.

4. Правительственная программа безопасности полетов гражданской авиации Кыргызской Республики требует внедрения системы управления

безопасностью полётов и дальнейшее усовершенствование её поставщиками обслуживания.

### Глава 3. Система управления безопасностью полётов

5. Система управлению безопасностью полётов состоит из 4 компонентов и 12 элементов, отражающих требования к внедрению Системы управлению безопасностью полётов:

а) Политика и цели обеспечения безопасности полетов:

- Обязательства и ответственность руководства.

- Иерархия ответственности за безопасность полетов.

- Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

- Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.

- Документация по Системе управлению безопасностью полётов.

б) Управление рисками для безопасности полетов:

- Выявление источников опасности.

- Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

в) Обеспечение безопасности полетов:

- Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.

- Осуществление изменений.

- Постоянное совершенствование Системы управлению безопасностью полётов.

г) Популяризация вопросов безопасности полетов:

- Подготовка кадров и обучение.

- Обмен информацией о безопасности полетов.

Глава 4. Описание и содержание 4 компонентов и 12 элементов Системы управления безопасностью полётов:

#### **I. Политика и цели обеспечения безопасности полетов**

1. Обязательства и ответственность руководства

Поставщик обслуживания определяет свою политику в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с международными и национальными требованиями. Политика в области обеспечения безопасности полетов:

- отражает обязательство организации по обеспечению безопасности полетов;

- содержит заявление о предоставлении ресурсов, необходимых для реализации политики в области безопасности полетов;

- включает процедуры отчетности в области безопасности полетов;

- указывает, какие виды поведения при осуществлении поставщиком обслуживания авиационной деятельности являются недопустимыми, и обстоятельства, при которых не будут приниматься дисциплинарные меры;
- подписывается ответственным руководителем организации;
- рассылается по всей организации в соответствии с требованиями к документированию управленческой деятельности организации;
- периодически пересматривается на предмет сохранения актуальности и соответствия деятельности поставщика обслуживания.

## 1.2. Иерархия ответственности за безопасность полетов

Поставщик обслуживания:

- определяет ответственного руководителя, который, независимо от других выполняемых им функций, несет окончательную ответственность от имени организации за внедрение и поддержание функционирования Системы управления безопасностью полётов;
- устанавливает иерархию ответственности во всей организации, включая прямую ответственность руководителей структурных подразделений по безопасности полетов;
- определяет ответственность всех руководителей структурных подразделений организации, а также ответственность сотрудников организации по эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках реализации, внедрения и поддержания Системы управления безопасностью полётов;
- документально оформляет и доводит до сведения всех сотрудников организации обязанности, иерархию ответственности и полномочия в области обеспечения безопасности полетов;
- определяет уровень руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости рисков для безопасности полетов.

## 1.3. Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.

Поставщик обслуживания назначает руководителя, отвечающего за безопасность полетов и обеспечивающего внедрение и поддержание функционирования Системы управления безопасностью полётов, который имеет сертификат по обучению образовательного курса Системы управления безопасностью полётов.

## 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

Поставщик обслуживания обеспечивает надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной обстановки с планами мероприятий на случай аварийной обстановки организаций, с которыми он взаимодействует при предоставлении им своих услуг.

## 1.5. Документация по Системе управления безопасностью полётов

1.5.1. Поставщик обслуживания разрабатывает план внедрения Системы управления безопасностью полётов, в котором определяется подход организации к управлению безопасностью полетов, обеспечивающий достижение организацией ее целей в области безопасности полетов.

1.5.2. Поставщик обслуживания разрабатывает и ведет документацию по Системе управления безопасностью полётов, содержащую следующую информацию:

- политику и цели в области обеспечения безопасности полетов;
- требования к Системе управления безопасностью полётов;
- процессы и процедуры Системы управления безопасностью полётов;
- иерархию ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур Системы управления безопасностью полётов;
- результаты функционирования Системы управления безопасностью полётов.

1.5.3. Поставщик обслуживания разрабатывает и обновляет руководство по Системе управления безопасностью полётов, являющееся частью документации по Системе управления безопасностью полётов.

## **II. Управление рисками для безопасности полетов**

### **2.1. Выявление источников опасности**

2.1.1. Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий выявление источников опасности, связанных с авиационными услугами, которые он предоставляет.

2.1.2. Выявление источников опасности основывается на сочетании реагирующих, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

### **2.2. Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов**

Поставщик обслуживания определяет и осуществляет процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль рисков для безопасности полетов, связанных с выявленными источниками опасности.

## **III. Обеспечение безопасности полетов**

### **3.1. Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов**

3.1.1. Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет методы проверки эффективности обеспечения организацией безопасности полетов и подтверждения действенности средств контроля рисков для безопасности полетов.

3.1.2. Эффективность обеспечения поставщиком обслуживания безопасности полетов устанавливается по отношению к показателям и целевым уровням эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках Системы управления безопасностью полётов.

### **3.2. Осуществление изменений**

Поставщик обслуживания разрабатывает и осуществляет процесс, направленный на выявление изменений, которые влияют на уровень рисков для безопасности полетов, связанных с предоставляемыми им авиационными услугами;

- определяет риски для безопасности полетов и управляет такими рисками.

### 3.3. Постоянное совершенствование

#### Системы управления безопасностью полётов

Поставщик обслуживания проводит мониторинг и оценку эффективности процессов в рамках своей Системы управления безопасностью полётов в целях дальнейшего повышения общей эффективности Системы управления безопасностью полётов.

## **IV. Популяризация вопросов безопасности полетов**

### 4.1. Подготовка кадров и обучение

Поставщик обслуживания разрабатывает и выполняет программу подготовки кадров в области безопасности полетов, которая обеспечивает подготовку и квалификацию сотрудников организации для выполнения ими своих обязанностей в рамках Системы управления безопасностью полётов.

4.1.2. Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования Системы управления безопасностью полётов.

4.1.3. Годовые планы проведения занятий в рамках Системы управления безопасностью полётов всех сотрудников организации.

### 4.2. Обмен информацией о безопасности полетов

Поставщик обслуживания разрабатывает и применяет средства обмена информацией о безопасности полетов, которые:

- обеспечивают ознакомление сотрудников с Системой управления безопасностью полётов в объеме, пропорциональном занимаемым ими должностям;

- предоставляют значимую (существенную) с точки зрения безопасности полетов информацию;

- разъясняют причины принятия конкретных действий по обеспечению безопасности полетов;

- разъясняют причины введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

6. Поставщики обслуживания внедряют Систему управления безопасностью полетов на основе Правительственной программы безопасности полетов Кыргызской Республики и предоставляют Систему управления безопасностью полетов в орган гражданской авиации для согласования.



8. Система управления безопасностью полетов поставщика обслуживания выпускается в двух экземплярах. Один экземпляр – поставщику обслуживания, другой идентичный экземпляр – органу гражданской авиации.

9. Для правильности и адекватности Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания требованиям Главы 4 настоящих Правил в органе гражданской авиации создаётся экспертная рабочая группа по надзору за обеспечением безопасности полётов. Экспертная рабочая группа по надзору за обеспечением безопасности полётов осуществляет свою деятельность на основании Положения, утверждённого руководителем орган гражданской авиации.

10. Задачами экспертизы являются:

- оценка Системы управления безопасностью полётов на соответствие требованиям Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационным правилам Кыргызской Республики, международным обязательствам Кыргызской Республики;

- определение возможностей эффективности Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания;

- рассмотрение иных задач, поставленных при проведении экспертизы Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания.

11. Для проведения экспертизы Системы управления безопасностью полётов поставщика обслуживания, указанных в пункте 9 настоящих Правил, органом гражданской авиации могут быть приглашены ученые и специалисты из других государств и международных организаций.

12. Обязательной частью системы управления безопасностью полетов является Руководство по безопасности полетов, которое должно быть согласовано с органом гражданской авиации.

13. Руководство по безопасности полетов поставщика обслуживания выпускается в двух экземплярах. Один экземпляр – поставщику обслуживания, другой идентичный экземпляр – органу гражданской авиации.

14. Любые изменения и дополнения в Руководство по безопасности полетов согласовываются с органом гражданской авиации.

15. Орган гражданской авиации издаёт Методические рекомендации по Основным требованиям к Системе управления безопасностью полетов, утверждённые руководителем органа гражданской авиации. Методические рекомендации предназначены для оказания практической помощи в реализации системного подхода к решению вопросов управления безопасностью полетов.

Глава 5. Сбор, анализ данных о безопасности полётов и обмен ими

16. Поставщики обслуживания, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасностью, обязаны оповестить орган гражданской авиации об авиационных происшествиях,

перебоях в работе, неисправностях, ошибках и других чрезвычайных ситуациях, возникших в процессе эксплуатации, обслуживания, ремонта или производства воздушного судна, деятельности аэродрома или аэронавигационного обслуживания, если такое происшествие повлияло или могло повлиять на обеспечение безопасности полетов.

17. С целью определения опасных факторов, докладов об инцидентах или событиях, которые могут или могли потенциально повлиять на безопасность выполнения полетов, а также для обмена опытом в вопросах безопасности полетов среди авиационного персонала, в организациях гражданской авиации создается система добровольных сообщений.

18. Руководитель органа гражданской авиации, ответственный за внедрение Правительственной программы безопасности полетов Кыргызской Республики, имеет доступ к соответствующей информации, имеющейся в системах представления данных об авиационных происшествиях, перебоях в работе, неисправностях, ошибках и других чрезвычайных ситуациях, возникших в процессе эксплуатации, обслуживания, ремонта или производства воздушного судна, деятельности аэродрома или аэронавигационного обслуживания.

19. В органе гражданской авиации создается и ведется база данных о безопасности полетов.

20. Поставщики обслуживания ежемесячно предоставляют в орган гражданской авиации отчет по безопасности полетов для мониторинга, управления и поддержания функционирования базы данных о безопасности полетов.

21. Орган гражданской авиации при анализе информации, содержащейся в его базе данных:

- выявляет опасные факторы и оценку факторов риска в обеспечении безопасности полетов;
- осуществляет мониторинг и измерение эффективности в обеспечении безопасности полетов;
- в случае выявления информации, представляющей интерес для других государств и поставщиков обслуживания, орган гражданской авиации направляет такую информацию о безопасности полетов этим государствам и поставщикам обслуживания.