

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ
КАРАШТУУ
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2024-ч. 05-февраль № 76

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Учуу коопсуздугун башкаруу системасынын жаатында
Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын
иш аракеттерин тастыктамалоо жана байкоо боюнча Нускаманы
бекитүү жөнүндө**

Учуулардын коопсуздугун башкаруу маселелерин чечүүгө системалык мамилени ишке ашырууда тажырыйбалык жактан көмөк көрсөтүү боюнча 19-Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин IV-бөлүмүнүн 4.2.-пунктунун 15-пунктчасынын талаптарын, ошондой эле эксплуатанттар тарабынан учуулардын коопсуздугун камсыздалышына жана учууларды аткарышына туруктуу байкоо жүргүзүү иштерин жүзөгө ашырууда тастыктамалоо системасын уюштуруу боюнча 6-Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелеринин 5-тиркемесинин жана § 2 4-бөлүмүнүн 35-пунктунун талаптарын аткаруу максатыныда, **буйрук кылам:**

1. 1-Тиркемеге ылайык, Учуу коопсуздугун башкаруу системасынын жаатында Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана байкоо боюнча Нускамасы бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттарынын иш аракеттерин тастыктамалоо жана туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболоруна ишке тартылган инспекторлордун курамы тажырыйбалык иш аракеттерде жана аткарууда бул буйрукту жетекчиликке алсын.

4. Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттары бул буйрук иш аракетке кирген күндөн тартып, уч айлык мөөнөттө учуулардын коопсуздугун башкаруу системасына тиешелүү документтерин бул буйрукка ылайык келтирсин.

5. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Учуулардын коопсуздугу жана авиациялык коопсуздук мамлекеттик инспекциясынын учуу эксплуатациясы бөлүмүнүн башкы инспектору Ж.С.Иметалиева төмөнкүлөрдү камсыздасын:

- бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин интернет-булагына жүктөсүн;

- бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин инспекторлук курамына жана КР аба кемелеринин эксплуатанттарына маалымат үчүн жеткирсин.

6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө, Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин директордун орун басары К.Т.Төлөгөнөвгө жүктөлсүн.

Об утверждении Инструкции по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

С целью исполнения требований пп. 15, п.4.2, главы IV Авиационных правил Кыргызской Республики-19 по оказанию практической помощи в реализации системного подхода к решению вопросов управления безопасностью полетов, а также п.35 главы 4 § 2 и приложения 5 Авиационных правил Кыргызской Республики -6 части 1 по организации системы для проведения сертификации и осуществления постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики по выполнению обязательных требований производства полета и контроля за обеспечением эксплуатантами безопасности полетов приказываю:

1. Утвердить прилагаемую "Инструкцию по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов" согласно Приложению 1.

2. Инспекторскому составу Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, задействованному в процессе сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики, принять настоящий приказ к руководству в практической деятельности и к исполнению.

4. Эксплуатантам воздушного транспорта Кыргызской Республики в трёхмесячный срок со дня введения в действие настоящего приказа привести свои документы в области системы управления безопасностью полетов в соответствие с настоящим приказом.

5. Иметалиевой Ж.С., главному инспектору отдела лётной эксплуатации при управлении Государственной инспекции по безопасности полётов и авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, обеспечить:

- размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики;

- доведение настоящего приказа до сведения инспекторского состава Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики.

6. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Төлөгөнова К.Т.

Директордун милдетин
убактылуу аткаруучу



Д.К. Бостонов



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение №1
к приказу Государственного агентства гражданской
авиации при
Кабинете Министров Кыргызской Республики
от "05" февраля 2024 года № 46



**ИНСТРУКЦИЯ ПО СЕРТИФИКАЦИИ И НАДЗОРУ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ В
ОБЛАСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

1. Общие положения

1. Настоящая Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов (далее – Инструкция) разработана для реализации системного подхода к решению вопросов управления безопасностью полетов, подготовки руководящих документов в области Системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) эксплуатанта воздушного транспорта (далее – эксплуатант ВТ/организация), способствующая к единому подходу развития системы управления безопасностью полетов и предполагает максимальную интеграцию СУБП и системы менеджмента качества (далее – СМК) в производственной деятельности эксплуатанта ВТ.

2. Настоящий документ содержит комплект производственных стандартов, рекомендованной практики и вспомогательной информации необходимой для подготовки руководства эксплуатанта по системе управления безопасностью полетов и содержит минимальные приемлемые требования для его внедрения. Данные требования носят инструктивный характер, подлежащий исполнению эксплуатантом ВТ, и тем не менее, эксплуатант ВТ может установить более строгие требования, чем это предусмотрено Авиационными правилами Кыргызской Республики (далее-АПКР) и настоящим документом.

3. В контексте СУБП важнейшим аспектом интеграции является интеграция с системой менеджмента качества (далее – СМК) эксплуатанта ВТ. СМК обычно определяет организационную структуру и связанные с ней ответственность, ресурсы, процессы и процедуры, необходимые для создания и реализации системы постоянного обеспечения качества и совершенствования деятельности по предоставлению услуг. Наличие СМК является действующим нормативным требованием (АПКР-6) и международной рекомендацией (Док. ИКАО 9859) в авиационной деятельности для эксплуатантов ВТ и большинства организаций гражданской авиации. Интеграция процессов управления безопасностью полетов и процессов управления качеством способствует и вносит взаимодополняющий вклад каждой из этой системы по достижению общих целей, задач эксплуатанта ВТ в области обеспечения безопасности полетов и качества.

4. Обобщенная интеграция представлена следующим образом, а сравнение двух систем приводится в таблице:

а) СУБП дополняется процессами СМК, такими как проверки, инспекции,

Издание 01
Ревизия 00

Дата издания: 05.02.2024г.
Дата ревизии:

Стр.1/148



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

расследования, анализ первопричин, разработка процессов и превентивные меры;

б) с помощью СМК выявляются проблемы безопасности полетов или слабые места в средствах контроля факторов риска для безопасности полетов;

в) с помощью СМК заранее выявляются вопросы обеспечения безопасности полетов, существующие несмотря на соблюдение стандартов и технических параметров;

г) принципы, политика и практика соблюдения качества с целями управления безопасностью полетов;

д) в деятельности, связанной с СМК, учитываются выявленные опасные факторы и средства контроля рисков для безопасности полетов при планировании и проведению внутренних проверок.

СМК	СУБП
Качество	Безопасность полетов
Обеспечение качества	Обеспечение безопасности полетов
Контроль качества	Выявление опасных факторов и контроль факторов риска
Культура качества	Культура безопасности полетов
Соответствие требованиям	Приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов
Директивный характер	Основа – показатели эффективности
Стандарты и технические параметры	Организационный и человеческий фактор
Реактивный – Проактивный	Проактивный

5. Стандарт СУБП, содержащийся в настоящем документе, включает функциональные требования к безопасности полетов. Содержание документа аналогично международным общепризнанным стандартам в отношении управления качеством, защиты окружающей среды, эксплуатационной безопасности и охраны здоровья. Принцип СУБП объединяет концепции внутренней оценки и контроля качества, которые могут привести к более структурированному управлению и непрерывному усовершенствованию процесса эксплуатации воздушных судов. СУБП, о которой говорится в данной Инструкции, разработано с целью интегрирования усилий по обеспечению безопасности полетов в бизнес-модель эксплуатанта ВТ с подключением таких других систем, как система поддержания качества, система эксплуатационной безопасности и система контроля окружающей среды, которые уже используются или рассматриваются эксплуатантами ВТ.

6. Эксплуатанту ВТ следует определить систему управления безопасностью как минимум в таких сферах деятельности как:

- летная эксплуатация/производство полетов;
- техническое обслуживание и его контроль;
- эксплуатационный контроль (диспетчерский контроль полетов);
- подготовка персонала (обучение);
- наземное обслуживание, включая обслуживание пассажиров и транспортную обработку груза;
- безопасность пассажирского/грузовой кабины.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

7. Надзор со стороны Органа ГА за безопасностью полетов в большей степени направлена на организацию системного подхода к СУБП и на контроль за происходящими процессами, а не на усилия, необходимые для проведения постоянных проверок и корректирующих действий.

8. Эксплуатанты ВТ крупногабаритных или турбореактивных воздушных судов, имеющие другую регистрацию государства, которым выдан СЭ в соответствии с положениями части I АПКР-6, рассматриваются как поставщики обслуживания и соответственно, их СУБП должны быть приемлемыми для Органа ГА и интегрированы с СУБП эксплуатанта ВТ.

2. Основные компоненты управления безопасностью полетов (Концептуальные рамки СУБП)

9. В настоящей главе описываются концептуальные рамки для реализации СУБП эксплуатанта ВТ. Реализация СУБП должна соответствовать масштабу организации и сложности представляемого вида деятельности согласно плану внедрения СУБП эксплуатанта ВТ на период становления после первоначальной сертификации и проведенного анализа недостатков.

10. Стандарт состоит из 4 основных компонентов и 12 элементов, относящихся к управлению безопасностью полетов. Их содержание чрезвычайно важно для построения системы управления, ориентированной на безопасность полетов, такие как:

1) Политика и цели в области обеспечения безопасности полетов:

- 1.1 Обязательства руководства;
- 1.2 Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов;
- 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов;
- 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки;
- 1.5 Документация по СУБП.

2) Управление факторами риска для безопасности полетов:

- 2.1 Выявление опасных факторов;
- 2.2 Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов.

3) Обеспечение безопасности полетов

- 3.1 Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов
- 3.2 Управление изменениями
- 3.3 Постоянное совершенствование СУБП

4) Популяризация/пропаганда вопросов безопасности полетов:

- 4.1 Подготовка и обучение персонала
- 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов

3. Компонент 1. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

11. Первый компонент концептуальных рамок для СУБП направлен на создание условий для эффективного управления безопасностью полетов. Он основан на политике и целях в области безопасности полетов, в которых отражена приверженность старшего руководства принципам обеспечения безопасности полетов, задачи и опорная организационная структура, которые необходимы для достижения поставленных целей



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

эксплуатанта ВТ. Приверженность руководства принципам обеспечения безопасности полетов демонстрируется в принятии руководством решений и при распределении ресурсов; эти решения и действия всегда должны быть увязаны с политикой и целями в области безопасности полетов с тем, чтобы способствовать формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов.

12. Руководству эксплуатанта ВТ необходимо разработать и одобрить политику в области безопасности полетов, которая должна быть подписана ответственным руководителем. При разработке политики и целей в области безопасности полетов следует консультироваться с ведущими сотрудниками/руководящему персоналу, ответственными за обеспечение безопасности полетов с тем, чтобы воспитывать чувство общей ответственности.

4. Политика в области безопасности полетов

13. Политика организации в области обеспечения безопасности полетов представляет собой изложение принципов, процедур и методов СУБП, используемых для достижения желательных целей обеспечения безопасности полетов эксплуатанта ВТ. Политика устанавливает обязательства руководящего персонала внедрить и постоянно совершенствовать принципы безопасности полетов во всех аспектах своей деятельности. Руководящий персонал разрабатывает измеримые и достижимые цели обеспечения безопасности полетов, которые должны быть реализованы в масштабах всей организации.

14. Эксплуатант ВТ определяет политику организации в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с воздушным законодательством КР и иными международными требованиями если они не противоречат национальным требованиям КР и обязательно доводит до сведения всех сотрудников эксплуатанта ВТ, с тем чтобы гарантировать, что все сотрудники понимают эту политику и работают в соответствии с ней. Документ, содержащий политику в области обеспечения безопасности полетов, должен:

а) отражать обязательства эксплуатанта ВТ по постоянному повышению и совершенствованию уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, цели, намерения, учитывая лучшую практику и гарантии в области обеспечения безопасности полетов, являющейся первоочередной обязанностью старшего руководства;

б) содействовать формированию и поддержанию в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;

с) соблюдать все применимые нормативно-правовые требования;

д) содержать четкое положение относительно выделения и управления необходимыми ресурсами для реализации политики в области обеспечения безопасности полетов с целью предоставления безопасной продукции и услуг, а также предвидя и устраняя любые недостатки;

е) содержать порядок представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов и информировать персонал о политике дисциплинарных мер, применяемой в случаях событий в области безопасности полетов или представления сообщений о проблемах в области безопасности полетов.;

ф) четко указать, какие действия, относящиеся к деятельности эксплуатанта ВТ в авиационной отрасли, неприемлемы, и включить условия, при которых дисциплинарные меры применяться не будут;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

g) отражать политику защиты данных и информации о безопасности полетов, а также лиц, сообщающих такие данные, может оказать положительное влияние на культуру представления данных о безопасности полетов;

h) быть подписан ответственным руководителем эксплуатанта ВТ;

i) распространяться, с утверждающей резолюцией на видном месте, во всех структурных подразделениях эксплуатанта ВТ без исключения;

g) периодически пересматриваться руководящим персоналом и/или комитетом по БП для обеспечения постоянного соответствия условиям и обстоятельствам эксплуатанта ВТ.

15. Конечная ответственность за обеспечение безопасности полетов и принятия окончательного решения лежит на ответственном руководителе эксплуатанта ВТ, которая никому не делегируется.

16. Политика в области обеспечения безопасности полетов должна быть оформлена в виде письменного документа, который выпускается с санкции руководящего персонала эксплуатанта ВТ, согласуется с органом ГА и доводятся до сведения и ознакомления всем сотрудникам эксплуатанта ВТ.

17. При разработке политики в области безопасности руководящий персонал проводит консультации с широким кругом сотрудников, отвечающих за соответствующие участки работы, имеющие критически важное значение для безопасности полетов. Консультации гарантируют актуальность данного документа для сотрудников и придают им чувство сопричастности к его созданию.

18. Корпоративная политика в области безопасности полетов должна отвечать соответствующим нормативным требованиям и положениям в области безопасности полетов КР.

5. Политика в области системы менеджмента качества

19. Руководящий персонал гарантирует, что политика в отношении качества в организации совместима с СУБП эксплуатанта ВТ.

20. Система менеджмента качеством (СМК) определяет и устанавливает политику и цели эксплуатанта ВТ в отношении качества. Она предоставляет эксплуатанту ВТ необходимые возможности для повышения эффективности и снижения риска. При надлежащем внедрении СМК гарантирует, что процедуры выполняются последовательно и в соответствии с применимыми требованиями, что обеспечивается выявлением и решением проблем эксплуатанта ВТ, требуя постоянного просматривания и улучшения своих процедур, продукции и услуг. Для достижения корпоративных целей система СМК должна выявлять проблемы и совершенствовать процедуры.

21. СМК помогает добиться того, чтобы были приняты системные меры, требуемые для выполнения задач организации в области безопасности, однако обеспечение качества не "обеспечивает безопасность". Точнее, меры обеспечения качества оказывают руководящему персоналу помощь в достижении необходимой стандартизации систем в рамках данной организации, чтобы снизить риск происшествий.

22. СМК включает процедуры мониторинга результатов деятельности всех структурных подразделений, в том числе такие элементы, как:

a) хорошо составленные и задокументированные процедуры (например, СЭП);

b) методы проведения инспекций и аудитов;

c) мониторинг работы оборудования, процедур, процессов;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- d) внутренние и внешние контрольные проверки/аудиты;
- e) мониторинг предпринятых корректирующих действий;
- f) проведение надлежащих статистических анализов по мере необходимости.

23. Требования в области качества, которые зависят от размера, сложности структуры и вида услуг эксплуатанта ВТ описаны в Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы менеджмента качества, утверждённой приказом ГАГА №448/п от 15.06.2023г.

6. Цели в области безопасности полетов

24. Учитывая свою политику в области безопасности полетов, эксплуатант ВТ должен также поставить цели в области безопасности полетов, чтобы определить, каких результатов он намерен достичь в деле обеспечения безопасности полетов. Цели в области безопасности полетов должны представлять собой краткие обобщенные формулировки приоритетов организации в области безопасности полетов, в которых учтены ее самые существенные факторы риска для безопасности полетов. Цели в области безопасности полетов могут быть включены в политику в области безопасности полетов (или документально оформлены отдельно) и определять намерения организации в области безопасности полетов. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и целевые уровни эффективности обеспечения безопасности полетов (SPT) необходимы для мониторинга процесса измеримых и достижимых целей в области безопасности полетов, а также рассматриваются для выбора целей безопасности полетов и SPI Государственной программы по безопасности полетов Кыргызской Республики (ГосПБП) и Национального плана обеспечения безопасности полетов.

25. Политику и цели в области безопасности полетов необходимо периодически пересматривать в целях поддержания их в актуальном состоянии и реализации в масштабах всей организации.

7. Ответственность и обязанности по обеспечению безопасности полетов

Ответственный руководитель

26. Для создания эффективной организационной структуры, способствующей функционированию СУБП, руководящему персоналу необходимо учитывать ряд основополагающих аспектов, таких как:

- назначение ответственного руководителя, который, независимо от других обязанностей, должен иметь обязанности и обладать полномочиями.
- назначение МБП;
- разработка организационной структуры, способствующей управлению безопасностью полетов;
- распределение сфер ответственности и подотчетности;
- создание комитета по безопасности полетов; и
- обеспечение подготовки и надлежащей квалификации.

27. Высшее руководство эксплуатанта ВТ назначает одного ответственного руководителя (Accountable manager), независимо от объема СУБП, охватывающего различные



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

сертификаты, разрешения и утверждения, имеющиеся у эксплуатанта ВТ, возложив ответственность за общую эффективность обеспечения безопасности полетов на тот уровень организации, где имеются полномочия принимать меры по обеспечению эффективности СУБП. Для всего руководящего персонала должна быть определена конкретная ответственность в области безопасности полетов, а их функции в отношении СУБП должны отражать их конкретный вклад в позитивную культуру обеспечения безопасности полетов. Обязанности, ответственность и полномочия в отношении обеспечения безопасности полетов должны быть документально оформлены и доведены до сведения всех сотрудников организации. Сфера ответственности руководящего персонала за безопасность полетов должна включать распределение людских, технических и других ресурсов, необходимых для эффективного функционирования СУБП.

28. Ответственный руководитель, как правило, генеральный директор, – это лицо, наделенное высшими полномочиями в сфере обеспечения безопасной деятельности организации. Ответственный руководитель устанавливает политику и цели в области безопасности полетов, которые делают безопасность полетов главной ценностью организации, и способствует их реализации и постоянному совершенствованию. Ответственный руководитель должен быть уполномочен принимать решения от имени эксплуатанта ВТ, распоряжаться ресурсами, как финансовыми, так и людскими, нести окончательную ответственность и право за принятие надлежащих мер и решений по устранению проблем безопасности полетов и факторов риска для безопасности полетов, а также за реагирование на авиационные происшествия и инциденты.

29. Ответственный руководитель обеспечивает уменьшение соответствующих факторов риска для безопасности полетов следующими средствами:

- a) определение организационных приоритетов и задач;
- b) определение порядка осуществления деятельности;
- c) найм, обучение и контроль за деятельностью сотрудников;
- d) проведение регулярных совещаний по безопасности полетов как минимум раз в год с целью пересмотра целей в области БП, итогов деятельности по проведенным аудитам, слежения за показателями SPI и ходом достижения SPT;
- e) своевременное принятие решений;
- f) распределение и оценка необходимых ресурсов, обеспечение оборудованием для деятельности по предоставлению услуг и устранение любых недостатков, связанных с ресурсами;

30. Ответственный руководитель обеспечивает:

- a) включение директивных указаний эксплуатанта ВТ в отношении безопасности полетов и средств контроля в стандартные эксплуатационные правила (далее-СЭП);
- b) соблюдение сотрудниками СЭП и директивных указаний в отношении обеспечения безопасности полетов;
- c) рабочее состояние оборудования;
- d) контроль и условия для проведения внутренних и внешних аудитов;

Вышеуказанные виды ответственности не могут быть делегированы другим лицам.

31. Ответственность руководства за обеспечение безопасной и эффективной эксплуатационной деятельности осуществляется путем обеспечения СЭП (соблюдение правил обеспечения безопасности полетов), а также внедрения и поддержания целенаправленной



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

СУБП, устанавливающей необходимые системы контроля за факторами риска для безопасности полетов (эффективностью обеспечения безопасности полетов).

32. Ответственный руководитель не может делегировать ответственность за систему или же делегировать принятие решений относительно факторов риска для безопасности полетов. Например, нельзя делегировать ответственность в следующих вопросах обеспечения безопасности полетов:

- a) обеспечение адекватности политики в области безопасности полетов и доведение ее до сведения служащих;
- b) обеспечение необходимого распределения ресурсов (финансовых, людских, в области подготовки персонала, снабжения/обеспечения);
- c) установление приемлемых границ риска для безопасности полетов и выделение ресурсов для необходимых средств контроля.

Ответственный руководитель отвечает, как минимум за выполнение следующих действий по обеспечению безопасности полетов:

- a) обеспечивать достаточные финансовые и людские ресурсы для надлежащего внедрения эффективной СУБП;
- b) содействовать и продвигают формирование позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- c) вводить политику в области обеспечения безопасности полетов и заниматься ее популяризацией;
- d) ставить цели организации в области обеспечения безопасности полетов;
- e) обеспечивать надлежащее внедрение СУБП и соответствие показателей эффективности ее работы установленным требованиям;
- f) обеспечивать постоянное совершенствование СУБП.

Полномочия ответственного руководителя включают, в частности, высшие полномочия в вопросах:

- a) решения всех проблем безопасности полетов;
- b) деятельности в соответствии с сертификатом, разрешением или утверждением эксплуатанта ВТ, в том числе, полномочия прекращения операции или деятельности.

33. В зависимости от масштаба и сложности структуры эксплуатанта ВТ, ответственным руководителем может быть:

- a) генеральный директор эксплуатанта ВТ;
- b) председатель совета директоров;
- c) бизнес – партнер или
- d) владелец.

8. Ответственность и обязанности

34. Эксплуатант ВТ четко определяет ответственность и обязанности всего персонала, руководства и сотрудников, участвующих в исполнении функций, поддерживающих производство безопасной продукции и осуществление безопасной деятельности. Обязанности в области обеспечения безопасности полетов должны быть сосредоточены на вкладе сотрудников в эффективность обеспечения безопасности полетов в организации (в организационные результаты обеспечения безопасности полетов). Управление безопасностью полетов является одной из основных функций, поэтому каждый линейный руководитель будет



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

в какой-то мере своей компетенции участвовать в деятельности, связанной с функционированием СУБП.

35. Все обязанности, ответственность, полномочия и функции сотрудников, участвующих в реализации СУБП эксплуатанта ВТ должны быть изложены в документации по СУБП эксплуатанта ВТ и в должностных инструкциях, а также доведены до сведения всех сотрудников организации.

36. Иерархия ответственности за обеспечение безопасности полетов во всей организации и то, как она определяется, будет зависеть от типа и сложности организации и предпочитаемых ею способов обмена информацией. Как правило, ответственность и обязанности в области обеспечения безопасности полетов отражаются в организационных схемах, документах, определяющих обязанности подразделений, а также в должностных инструкциях или перечнях выполняемых функций.

37. Эксплуатант ВТ исключает положения конфликта интересов между обязанностями персонала по обеспечению безопасности полетов и качества с остальными обязанностями в организации, распределяя их ответственность и обязанности, связанные с СУБП и системой качества, исключая любое дублирование и/или пробелы.

38. Руководящий персонал эксплуатанта ВТ должен нести безоговорочную ответственность за систему управления безопасностью полетов.

39. Эксплуатант ВТ обязан:

а) назначить ответственного руководителя, который, вне зависимости от других функций, несет основную окончательную ответственность, от имени организации за реализацию и поддержание СУБП;

б) четко определить сферы ответственности внутри организации, включая прямую ответственность руководящий персонал за обеспечение безопасности полетов;

в) определить ответственность всех членов руководства, вне зависимости от их других функций, а также сотрудников в отношении эффективности СУБП;

г) документировать и разъяснять обязанности, ответственность и полномочия в отношении обеспечения безопасности полетов внутри организации;

д) определить руководителей из производственных и эксплуатационных отделов с полномочиями принимать решения по поводу допустимости факторов риска для безопасности полетов и руководством всеми процессами обеспечения полетов эксплуатанта ВТ.

40. Руководящий персонал эксплуатанта ВТ несет особую ответственность за управление безопасностью полетов. Он наделен соответствующими полномочиями и отвечает за устранение угрозы безопасности в компании, решает эту задачу путем внедрения системного метода выявления источников опасности, оценки риска, приоритизации этих факторов риска с последующим уменьшением или устранением тех видов угрозы, которые чреваты наибольшими потенциальными потерями. Только руководящий персонал может осуществить изменения в структуре организации, укомплектовании персоналом, его оборудовании, политике и правилах, устанавливая корпоративный климат для обеспечения безопасности.

41. Руководящему персоналу необходимо возвести вопросы безопасности в ранг высшей ценности организации. Это можно осуществить путем определения задач и целей в области безопасности и затем введения подотчетности руководителей и сотрудников за достижение указанных целей и обеспечит следующее:

а) *четкие директивы* в виде продуманной политики, задач, целей, стандартов и т. д.;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

б) *надлежащие ресурсы*, включая достаточное время, с тем чтобы выполнить поставленные задачи безопасным и эффективным образом;

в) *специальные знания* в смысле доступа к опыту через связанные аспектами безопасности литературу, профессиональную подготовку, семинары и т. д.

Назначение квалифицированного руководителя, ответственного за безопасность полетов (МБП), является важнейшим фактором функционирования направления в области безопасности полетов организации.

42. Кроме того, должен существовать официальный процесс оценки эффективности стратегии по уменьшению риска по отношению к согласованным показателям эффективности обеспечения безопасности полетов организации. Один из возможных процессов включает создание комитета по безопасности полетов (далее- Комитет по БП), который является органом, позволяющим производить выделение ресурсов и оценивать эффективность стратегий по уменьшению факторов риска.

9. Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций

43. Эксплуатант ВТ несет ответственность за эффективность в области обеспечения безопасности полетов продукции и услуг, предоставляемых внешними поставщиками услуг/подрядчиками, которым не требуется отдельное согласование или сертификат соответствия требованиям безопасности. Хотя не от всех внешних поставщиков услуг/подрядчиков обязательно требуется иметь СУБП, тем не менее, поставщик услуг обязан обеспечить соблюдение его собственных требований в области обеспечения безопасности полетов. В любом случае, необходимо, чтобы СУБП эксплуатанта ВТ как можно лучше взаимодействовала с системой обеспечения безопасности полетов внешнего поставщика услуг, предоставляющих продукцию и услуги, связанные с безопасной эксплуатацией воздушного судна. Взаимодействие СУБП эксплуатанта ВТ и системой обеспечения безопасности полетов внешнего поставщика услуг должно быть направлено на выявление опасных факторов, оценку факторов риска и, при необходимости, разработку стратегии уменьшения факторов риска.

44. Необходимо, чтобы у СУБП эксплуатанта ВТ имелся интерфейс с системами обеспечения безопасности полетов любых внешних организаций, способствующих безопасному предоставлению их продукции или услуг.

45. Эксплуатант ВТ должен гарантировать, что:

а) существует политика, четко устанавливающая ответственность за безопасность полетов и соответствующие полномочия эксплуатанта ВТ и внешнего поставщика услуг;

б) внешний поставщик услуг имеет систему представления данных о безопасности полетов, соответствующую масштабу и сложности его организации, которая способствует заблаговременному выявлению опасных факторов и системных сбоев, проблемных для эксплуатанта ВТ;

в) комитет по БП эксплуатанта ВТ включает, при необходимости, представителя внешнего поставщика услуг;

г) разработаны, при необходимости, показатели безопасности полетов и качества для контроля за эффективностью деятельности внешнего поставщика услуг;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

е) процесс популяризации безопасности полетов эксплуатанта ВТ гарантирует, что сотрудники внешнего поставщика услуг обеспечены применяемыми у эксплуатанта ВТ средствами обмена информацией о безопасности полетов;

ф) роли, обязанности и функции внешнего поставщика услуг, связанные с планом мероприятий эксплуатанта ВТ на случай аварийной ситуации, разработаны, проверены, применимы и приемлемы для обеих сторон.

10. Назначение ответственного лица по безопасности полетов (далее МБП - менеджер по безопасности полетов)

46. Одной из первых задач при создании СУБП является назначение штатного МБП, имеющего прямое линейное подчинение ответственному руководителю эксплуатанта ВТ и прямой доступ к соответствующим руководителям к руководящему персоналу эксплуатанта ВТ. Обязанности МБП, включают информационное обеспечение аспектов безопасности и достижение того, чтобы вопросам безопасности уделялось такое же внимание во всей организации, как и любым другим процессам. Управление безопасностью полетов является сферой ответственности, которая охватывает каждого линейного руководителя и обеспечивается МБП.

47. Конкретные меры безопасности входят в круг обязанностей линейного руководящего персонала. Высшее руководство не должно возлагать на МБП ответственность за выполнение руководящим персоналом своих функций; скорее, МБП отвечает за предоставление всему руководящему персоналу эффективной помощи для обеспечения успешного функционирования системы СУБП эксплуатанта ВТ. Хотя на МБП может быть возложена ответственность за любые недостатки в самой СУБП, он не должен отвечать за показатели безопасности эксплуатанта ВТ в целом.

48. Ответственное лицо по безопасности полетов не выполняет каких-либо иных обязанностей, кроме вопросов безопасности полетов и СМК. Поэтому в организации возможно совмещение двух должностных позиций, таких как, менеджер по СУБП и менеджер по системе менеджмента качества. Для избегания возможных конфликтов интересов лицо, отвечающее за обеспечение безопасности и/или качества, не несло одновременно прямой ответственности за какие-либо эксплуатационные или технические аспекты производственной деятельности эксплуатанта ВТ.

49. МБП входит в состав общий управленческий персонал эксплуатанта ВТ, и в административной иерархии он должен занимать достаточно высокий уровень, не ниже уровня должностей руководителей других эксплуатационных или производственных служб и не подчиненный им.

50. МБП должен отвечать за все аспекты функционирования системы СУБП. Это предполагает обеспечение того, чтобы относящаяся к безопасности документация точно отражала существующую ситуацию, осуществление контроля за эффективностью корректирующих действий, подготовку периодических отчетов о состоянии безопасности и предоставление ответственному руководителю эксплуатанта ВТ, старшим менеджерам и другому персоналу независимых рекомендаций по различным вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

51. МБП консультирует ответственного руководителя и руководящий персонал по вопросам управления безопасностью полетов и отвечает за координацию вопросов безопасности полетов и обмен информацией о них среди сотрудников эксплуатанта ВТ.

52. МБП, отвечает за сбор и анализ данных, связанных с безопасностью полетов, и передачу соответствующей информации руководящему персоналу. Распространенная информация по безопасности полетов должна использоваться руководящим персоналом для уменьшения факторов риска для безопасности полетов, что неизбежно потребует выделения ресурсов. Для таких целей руководящий персонал должен всегда иметь наготове необходимые ресурсы.

53. Функции МБП помимо прочего включают как минимум:

- a) руководство планом внедрения СУБП от имени ответственного руководителя;
- b) выявление опасных факторов и анализ факторов риска для безопасности полетов и содействие этим процедурам;
- c) контроль над осуществлением корректирующих действий и оценка их результатов;
- d) периодическое представление отчетов об эффективности обеспечения безопасности полетов в организации и проведения совещаний по безопасности полетов эксплуатанта ВТ;
- e) ведение учетных записей и документации СУБП;
- f) планирование и организацию обучения сотрудников по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- g) предоставление независимых консультаций по вопросам обеспечения безопасности полетов;
- h) мониторинг проблем с безопасностью полетов и их возможного влияния на производственную деятельность эксплуатанта ВТ;
- i) координацию от имени ответственного руководителя вопросов, касающихся безопасности полетов, с Органом ГА и, при необходимости, с другими государственными полномочными органами и предоставление им соответствующей информации.

54. Эксплуатант ВТ назначает МБП в соответствии с квалификационными требованиями, указанных в Руководстве по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, утвержденного приказом ГАГА №130 от 16.02.2023г. с учетом нижеследующих критериев выбора МБП, включающие в себя следующее:

- a) опыт в области обеспечения безопасности полетов и управления качеством;
- b) опыт работы, связанный с эксплуатационной деятельностью в отношении ВС;
- c) техническую подготовку, необходимую для понимания систем, обеспечивающих эксплуатационную деятельность;
- d) умение работать с людьми;
- e) способность мыслить аналитически и решать проблемы;
- f) умение руководить проектами;
- g) навыки устного и письменного обмена информацией;
- h) понимание человеческих факторов.

55. МБП не принимает непосредственного участия в эксплуатационных процессах эксплуатанта ВТ, однако он должен иметь практическое знание этих процессов. При его назначении следует также учесть возможные конфликты интересов по отношению к другим задачам и функциям.

56. Среди таких конфликтов интересов могут быть:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

а) борьба за финансирование (например, если руководитель, ответственный за управление финансами, является руководителем, ответственным за обеспечение безопасности полетов);

б) конфликтующие приоритеты в отношении ресурсов;

в) случаи, когда руководитель, ответственный за обеспечение безопасности полетов, выполняет функции в сфере эксплуатации ВС и имеет возможность оценивать эффективность СУБП в той области эксплуатационной деятельности, в которой участвует.

57. В зависимости от размера, характера и сложности организации в помощь МБП могут привлекаться дополнительные сотрудники, имеющие соответствующую подготовку в области СУБП, но право принятия решений в области СУБП и подписи соответствующих документов остаётся за МБП.

58. МБП и вспомогательный персонал отвечают за обеспечение оперативного сбора и анализа данных о безопасности полетов, а также надлежащего распределения в организации соответствующей информации о безопасности полетов, позволяющей по необходимости принимать решения относительно риска для безопасности полетов и средств его контроля.

11. Комитет по безопасности полетов (далее - КБП)

59. КБП – это комитет высокого уровня, под председательством ответственного руководителя, в состав которого входит высшее руководство организации, включая руководящий персонал, ответственных за функционирование области СУБП, а также может быть включены представители административных отделов и внешних поставщиков при необходимости.

60. МБП, участвует в работе КБП только в качестве советника. Комитет по БП проводит заседания как минимум раз в год для ревизии политики РУБП/, а также в иных случаях таких как:

- внесение изменений и дополнений в руководящие документы, входящую в систему безопасности полетов в связи с изменениями национальных требований, результатов внутренних проверок и расследований происшествий и инцидентов эксплуатанта ВТ, документации производителя ВС, и иной потребности;

- ввод в эксплуатацию нового типа ВС;

- ввод в эксплуатацию нового оборудования;

- расширение штатного персонала; а также

- в зависимости от вопросов безопасности, если иное не диктуется чрезвычайными обстоятельствами.

61. Комитет по безопасности полетов:

а) следит за эффективностью СУБП;

б) следит за своевременное реагирование при внедрении необходимых мер контроля факторов риска для безопасности полетов;

в) следит за соответствием показателей эффективности обеспечения безопасности полетов политике и целям организации в области безопасности полетов;

г) следит за общей эффективностью стратегий уменьшения факторов риска для безопасности полетов;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

е) следит за эффективностью процессов организации по управлению безопасностью полетов, которые содействуют:

– соблюдению заявленной первоочередности задач по управлению безопасностью полетов;

– популяризации вопросов обеспечения безопасности полетов во всей организации.

ф) следит за эффективностью соблюдения внешнего поставщика услуг техники безопасности на производстве;

г) обеспечивает выделение соответствующих ресурсов для достижения показателей обеспечения эффективности безопасности полетов выше тех, которые требуются национальными нормативными положениями.

После выработки КМБ стратегического направления во всей организации следует координированно реализовывать стратегические меры.

62. Эта цель может быть достигнута путем создания рабочих групп по вопросам безопасности полетов (далее-РГБП). В состав РГБП могут входить линейные руководители и представители рядовых сотрудников, прошедшие соответствующие курсы по СУБП и оценки рисков. РГБП является тактическим органом и занимается вопросами реализации, направленными на выполнение стратегических целей КБП.

63. РГБП:

а) следит за обеспечением безопасности на производстве в областях функциональной деятельности, оценивает риски и обеспечивает надлежащее управление факторами риска для безопасности полетов с привлечением, при необходимости, персонала для повышения осведомленности в вопросах обеспечения безопасности полетов;

б) координирует принятие мер по ослаблению выявленных последствий опасных факторов и обеспечивает надлежащую организацию сбора данных о безопасности полетов и наличие обратной связи от персонала;

с) оценивает воздействие производственных изменений на безопасность полетов;

д) координирует реализацию планов корректирующих действий и обеспечивает своевременное принятие корректирующих мер;

е) рассматривает эффективность сделанных ранее рекомендаций в отношении обеспечения безопасности полетов;

ф) следит за популяризацией безопасности полетов, чтобы повысить осведомленность сотрудников в вопросах безопасности полетов и обеспечить, чтобы им были предоставлены возможности участвовать в управлении безопасностью полетов.

12. План мероприятий на случай аварийной ситуации (далее- ERP (Emergency Response Plan))

64. Эксплуатант ВТ обязан обеспечить надлежащую координацию плана мероприятий на случай аварийной ситуации с планом мероприятий на случай аварийной ситуации тех организаций (внешних поставщиков услуг), с которыми он должен взаимодействовать во время предоставления услуг.

65. В плане мероприятий на случай аварийной ситуации (далее- ERP) в письменном виде указывается, какие действия должны предпринять все ответственные сотрудники во время авиационных происшествий. Цель ERP заключается в обеспечении упорядоченного и



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

эффективного перехода от штатных к аварийным операциям, включая делегирование чрезвычайных полномочий и обязанностей. В ERP также указываются полномочия и задачи задействованных ведущих сотрудников на принятие соответствующих мер, а также процедуры и способы координации действий по разрешению аварийной или непредвиденной ситуации и поддержания безопасных предоставляемых услуг. Главная цель состоит в продолжении безопасной производственной деятельности или в возобновлении как можно скорее нормальной производственной деятельности.

66. ERP предусматривает необходимую интеграцию с внешними поставщиками услуг/подрядчиками, отраженных в схеме по взаимодействию с соответствующими организациями, органами и ведомствами.

67. Положения о должностях, связанные с обеспечением безопасности полетов, полномочия и ответственность должны быть:

- определены;
- документированы;
- доведены до персонала эксплуатанта ВТ.

68. Эксплуатант ВТ предусматривает в ERP возможные или вероятные чрезвычайные/кризисные сценарии, связанные с деятельностью эксплуатанта ВТ с учетом проведения учений и тренировок этих сценариев в соответствии с утвержденным планом тренировок по ERP. Результаты, недостатки и замечания по проведенным тренировкам документируются и при необходимости с целью совершенствования мероприятий ERP вносятся изменения и дополнения в ERP. Кроме этого, необходимо учесть такие сценарии, которые могут влиять на авиационную деятельность эксплуатанта ВТ или внешнего поставщика услуг из-за чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения или пандемии. В ERP должны быть описаны предсказуемые аварийные ситуации, возможность которых выявлена в рамках СУБП, а также меры и процедуры по уменьшению риска для безопасности полетов и средства контроля факторов риска для безопасности полетов в целях эффективного управления аварийными ситуациями, связанными с авиацией.

69. ERP должен быть легкодоступен для соответствующих задействованных, ведущих сотрудников, а также для внешних организаций, с которыми осуществляется координация.

70. Цель плана мероприятий на случай аварийной обстановки заключается в обеспечении:

- a) делегирования чрезвычайных полномочий;
- b) распределения обязанностей в условиях аварийной обстановки;
- c) документирования мероприятий на случай аварийной обстановки;
- d) координации усилий по устранению аварийной ситуации внутри организации и с внешними поставщиками услуг;
- e) безопасного продолжения основных операций после преодоления кризисной ситуации;
- f) проактивного выявления всех возможных пороговых ситуаций и сценариев, и определения соответствующих корректирующих мероприятий и т. д.

71. Для обеспечения эффективности ERP должен:

- a) соответствовать масштабу и характеру деятельности и сложности структуры организации и производственной деятельности эксплуатанта ВТ, охватывать период времени, необходимый для возобновления "нормальной" деятельности после аварийной ситуации;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

b) быть легко доступным всему соответствующему персоналу и, при необходимости, другим организациям;

c) включать контрольные карты, процедуры, схемы взаимодействия, относящиеся к конкретным аварийным ситуациям;

d) содержать контактную информацию для быстрой связи с соответствующим персоналом;

e) регулярно отрабатываться в рамках учебных мероприятий;

f) периодически пересматриваться и обновляться посредством периодических ревизий и необходимых изменений/дополнений в случае каких-либо изменений и обеспечивать подтверждение его актуальности и действенности.

Требования к содержанию к ERP изложено в приложении 5 к настоящей Инструкции.

13. Документация и делопроизводство по СУБП

72. Эксплуатант ВТ разрабатывает план реализации СУБП, официально принятый организацией и определяющий такой подход организации к управлению безопасностью полетов, который отвечает целям организации в области обеспечения безопасности полетов с учетом результатов анализа недостатков для определения объема работы по реализации СУБП и необходимых для этого ресурсов. Рекомендуемый инструктивный материал по проведению анализа недостатков разработке и плана внедрения СУБП эксплуатанта изложено в Док.ИКАО 9859.

73. В целях создания ответственной системы управления безопасностью полетов в эффективных организациях принят строгий подход к ведению документации и обработке информации. Для создания надежной основы для СУБП необходима соответствующая официальная документация, уточняющая взаимосвязь между управлением безопасностью полетов и другими функциями организации, механизм интегрирования мер по управлению безопасностью полетов с указанными функциями, а также характер связи этих мер с политикой организации в области обеспечения безопасности полетов.

74. Эксплуатант ВТ разрабатывает и ведет документацию СУБП по следующим вопросам:

a) цели и политика в области обеспечения безопасности полетов;

b) требования в отношении СУБП;

c) процессы и процедуры СУБП;

d) сфера ответственности, обязанности и полномочия в отношении процессов и процедур;

e) конечные результаты СУБП.

75. Эксплуатант ВТ в рамках документации СУБП осуществляет контроль и учет руководящей документации эксплуатанта в соответствии с требованиями АПКР-6 ч.1 Приложения 15/ АПКР-6 ч.3 Приложения 11 и составляет руководство по СУБП, которое согласуется с Органом ГА.

76. Документация, относящаяся к СУБП, должна включать как минимум нижеследующие документы:

1) по летной эксплуатации и производству полетов (OPS):



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- РПП и все его отдельные части, MEL, стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) по каждому эксплуатируемому типу ВС, перечень допустимых отказов ВС;
- Документация производителя ВС по летной эксплуатации: AFM, FCOM, QRH, MMEL, CDL, WBM, РЛЭ и т.д.;
- Все программы подготовки членов экипажа ВС (например, аварийно-спасательная подготовка по каждому типу ВС, программа подготовки членов экипажа к выполнению полетов с применением PBN, программа подготовки членов экипажа к выполнению полетов в зонах RVSM, программа подготовки членов экипажа к выполнению всепогодных полетов (CATII/III), Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на ВС, программы подготовки к полетам в ОЗП/ВЛП и т.д.;
- Программа подготовки полетных диспетчеров/сотрудников по обеспечению полетов;
- Процедуры руководства полетами/обеспечения полетов/сопровождения полетов и т. д.;
- Руководство кабинного экипажа;
- Программа подготовки кабинного экипажа;
- Руководство по загрузке и обслуживанию воздушного судна;
- Руководство по наземному обслуживанию;
- Руководство по перевозке опасных грузов;
- Руководство по системе управления безопасностью полетов эксплуатанта ВТ;
- Руководство по системе качества эксплуатанта ВТ.

2) по поддержанию летной годности ВС (AIR):

- MPD, MRB, AMM, MEL, CDL, MMEL, SRM, WDM, SSM и др.;
- Перечень допустимых отказов ВС;
- Программа технического обслуживания воздушного судна;
- Руководство эксплуатанта по процедурам ТО (ММЕ/МОЕ);
- Руководство по качеству в области летной годности;
- Программа надежности.
- Руководство по обучению для персонала технического обслуживания

77. Все руководства должны содержать информацию о процедурах подготовки, контроля, распространения поправок и способов обновления руководств, а также порядок внесения изменений и дополнений.

78. Руководства следует надлежащим образом регулярно пересматривать и изменять после введения новых требований, видов полетов или оборудования и иных обстоятельств требующих, проведение ревизий, внесение изменений и дополнений.

79. Наличие системы контроля за документацией эксплуатанта ВТ облегчает управление СУБП, ее распространение и реализацию внутри организации, а также служит представлению СУБП в Орган ГА для одобрения, утверждения, согласования, оценки и последующего контроля СУБП. Такой общий документ о СУБП может быть отдельным документом или четко выделенным «разделом/главой о СУБП» в рамках существующего документа, согласованного Органом ГА. Если в существующем документе подробно изложены положения о СУБП эксплуатанта ВТ, то достаточно указать соответствующие ссылки на этот документ. Такой документ о СУБП необходимо время от времени актуализировать, а если намечены или произведены изменения и дополнения, требуется



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

согласование с Органом ГА перед его актуализацией, поскольку это руководство является регламентируемым документом.

80. В процессе функционирования СУБП вырабатывается большой объем информации – которое может быть в виде бумажных документов, а также в виде данных в электронном формате (например, данные об инцидентах и уведомления о выявленных опасных факторах).

81. Эксплуатант ВТ ведет учет всех мер, предпринимаемых в рамках выполнения задач СУБП. В случае расследования какого-либо происшествия или серьезного инцидента может также потребоваться зарегистрированная информация о мерах, принятых для целей контроля риска и поддержания надлежащих уровней безопасности полетов, для этого, указанная зарегистрированная информация должна содержать достаточно подробные сведения, обеспечивающие отслеживаемость всех решений, касающихся вопросов безопасности полетов.

82. Эксплуатант ВТ должен утвердить и поддерживать информацию в бумажном или электронном виде для описания:

- политики безопасности;
- целей безопасности;
- требований СУБП;
- процедур и процессов, связанных с безопасностью;
- обязанностей и полномочий персонала, связанных с безопасностью процедур и процессов;
- взаимодействия/интерфейса между процедурами и процессами, связанными с безопасностью;
- выводов СУБП.

83. Документация СУБП охватывает все элементы и процессы СУБП, которое включает:

- а) сводное описание компонентов и элементов СУБП:
 - 1) ведение документации и учетных записей;
 - 2) нормативные требования в отношении СУБП;
 - 3) концептуальные рамки, сфера деятельности и интеграция;
 - 4) политика в области обеспечения безопасности полетов и цели обеспечения безопасности полетов;
 - 5) ответственность за безопасность полетов и ключевой персонал;
 - 6) система добровольного представления данных об опасных факторах;
 - 7) представление данных об инцидентах и процедуры расследования;
 - 8) процессы выявления опасных факторов и оценки факторов риска;
 - 9) показатели эффективности обеспечения безопасности полетов;
 - 10) обучение сотрудников и обмен информацией в области обеспечения безопасности полетов;
 - 11) постоянное совершенствование и проверка СУБП;
 - 12) контролирование осуществления изменений;
 - 13) планирование действий в пороговых или чрезвычайных ситуациях.
- б) составление текущих учетных записей и документов СУБП:
 - 1) реестр отчетов об опасных факторах и образцы отчетов;
 - 2) показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующие схемы и графики;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- 3) учет завершенных или ведущихся оценок безопасности полетов;
- 4) учет внутренних проверок или пересмотров СУБП;
- 5) учет деятельности по популяризации безопасности полетов;
- 6) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- 7) протоколы заседания комитета по БП;
- 8) план реализации СУБП (в ходе процесса реализации).

84. Управление документацией

Документация должна быть:

- четкой;
- датированной (с датами ревизий);
- доходчивой и адаптированной, изложено таким языком, чтобы описание повседневной деятельности по управлению безопасностью полетов было понятно всем сотрудникам эксплуатанта ВТ;
- поддерживающейся установленным способом;
- хранящейся в течение указанного периода, как определено эксплуатантом ВТ и согласовано/утверждено Органом ГА.

Эксплуатант ВТ должен утвердить и выполнять процедуры управления всей документацией. Процедуры должны быть:

- систематизированы;
- периодичны;
- своевременно пересматриваться/проведены ревизии;
- по мере необходимости изменяться;
- утверждаться/согласовываться уполномоченными сотрудниками эксплуатанта ВТ и соответствующими лицами Органа ГА;

Текущие версии соответствующих документов должны быть доступными во всех подразделениях, где выполняются процедуры, необходимые для эффективного функционирования системы управления безопасностью.

Устаревшие документы извлекаются из пользования во всех подразделениях и защищаются от непреднамеренного использования.

85. Делопроизводство. Для документации системы управления безопасностью эксплуатант ВТ должен установить и поддерживать процедуры для их:

- идентификации;
- обслуживания;
- размещения.

Записи системы управления безопасностью должны быть:

- четкими;
- опознаваемыми;
- ориентированы на соответствующую деятельность.

Записи системы управления безопасностью должны поддерживаться таким способом, чтобы они:

- подлежали восстановлению;
- были надёжно защищены от повреждения, износа или потери.

Время хранения записей должно быть документировано.



14. Соответствие юридическим требованиям

86. Система управления безопасностью эксплуатанта гармонизируется с соответствующими юридическими требованиями законодательства Кыргызской Республики и требованиями Органа гражданской авиации.

87. Эксплуатант ВТ должен установить и поддерживать процедуру для идентификации современных регулирующих и юридических требований, применимых к системе управления безопасностью.

15. Процедуры и методы контроля

88. Эксплуатант ВТ должен установить измеряемые критерии, чтобы достигнуть цели политики по безопасности.

Процесс управления безопасностью представляет собой замкнутый цикл.

89. Данный процесс предполагает наличие обратной связи, обеспечивающей основу для оценки эффективности системы с тем, чтобы можно было внести в нее необходимые коррективы, позволяющие достичь желаемых уровней безопасности. Для этого требуется четкое понимание того, как должны оцениваться результаты. Например, какие количественные или качественные показатели будут использоваться для оценки работоспособности системы. Помимо определения факторов, с помощью которых можно измерить эффективность, в системе управления безопасностью должны быть установлены конкретные цели и задачи (заданные уровни) в сфере безопасности.

90. Необходимо провести различие между критериями, используемыми для оценки результатов в области эксплуатационной безопасности посредством мониторинга, и критериями, используемыми для оценки планируемых новых систем или процедур. Процесс, применяемый в последнем случае, известен как оценка аспектов безопасности.

16. Показатели уровня безопасности.

91. Чтобы задать уровни безопасности, необходимо определить соответствующие показатели безопасности. Как правило, показатели безопасности выражаются в виде частоты наступления какого-либо события, причиняющего вред.

17. Заданный уровень безопасности

92. Желаемый результат в области безопасности может выражаться в абсолютных или относительных показателях. Целевой показатель может также включать желаемый процент снижения числа происшествий или конкретных типов инцидентов за определенный период времени.

93. Эксплуатант ВТ устанавливает и поддерживает методы контроля процесса для того, чтобы процедуры соответствовали деятельности, касающейся безопасности полетов.

94. Определяющими факторами при выборе наилучших методов введения и осуществления эффективной программы контроля за состоянием безопасности полетов является размер и сложность структуры организации. Организации ГА, обеспечивающие надлежащий контроль за безопасностью полетов, применяют несколько или всю совокупность перечисленных ниже методов:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- а) поддержание бдительности (в отношении обеспечения безопасности) руководящим персоналом путем осуществления ими контроля за повседневной деятельностью;
- б) регулярное проведение инспекционных проверок (плановых/ внеплановых) повседневной деятельности во всех областях, имеющих важное значение для безопасности полетов;
- в) выборочное выяснение мнения служащих (как о состоянии безопасности в целом, так и о конкретных аспектах) путем проведения обследований, анкетирования в области безопасности полетов;
- г) систематический анализ всех сведений о выявленных проблемах в области безопасности полетов и принятие соответствующих мер;
- д) систематический сбор данных, отражающих фактические повседневные результаты (используя такие программы, как АПД, LOSA);
- е) проведение макро-анализов состояния безопасности полетов (исследования в области безопасности полетов);
- ж) информирование всего заинтересованного персонала о показателях безопасности.

**18. Компонент 2. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
(УПРАВЛЕНИЕ ФАКТОРАМИ РИСКА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ).**

95. Действующая система определения опасностей и управления рисками, связанными с безопасностью полетов, чрезвычайно важна для удержания рисков на приемлемых уровнях, встречающиеся в авиационной деятельности, контролируются с тем, чтобы достичь целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Элемент управления рисками, связанными с безопасностью полетов, присутствующий в СУБП, основан на модели процесса обеспечения системной безопасности полетов.

96. Цель управления факторами риска для безопасности полетов состоит в том, чтобы выявить опасные факторы, оценить соответствующие факторы риска и разработать надлежащие меры по их уменьшению при предоставлении эксплуатантом ВТ ее услуг. Управление факторами риска для безопасности (далее - процесс SRM (Safety risk management) полетов включают два основных элемента:

- Выявление опасных факторов (Выявление источников опасности);
- Оценка и уменьшение рисков для безопасности (Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов).

97. В рамках компонента управления факторами риска для безопасности полетов систематически выявляются опасные факторы, существующие в процессе предоставления продукции и услуг. Опасные факторы могут быть следствием систем, имеющих дефекты в конструкции, технических функциях, интерфейсе пользователя или взаимодействии с другими процессами и системами. Они также могут появиться в результате того, что существующие процессы и системы не могут адаптироваться к изменениям в эксплуатационных условиях эксплуатанта ВТ. Тщательный анализ этих факторов на этапах планирования, проектирования и внедрения может зачастую выявить потенциальные опасные факторы до того, как система будет введена в эксплуатацию.

98. Понимание системы и ее эксплуатационных условий необходимо для достижения высоких показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Опасные факторы



могут быть обнаружены в течение периода эксплуатации, благодаря отчетам сотрудников или расследованиям инцидентов.

99. Анализ опасных факторов должен проводиться с учетом состояния системы. Это необходимо для того, чтобы избежать приписывания происшествий «человеческому фактору», в то время как дефекты системы могут быть не приняты во внимание, оставаясь скрытыми и служа причиной будущих и потенциально более серьезных происшествий.

Подробный инструктивный материал по процедурам выявления опасных факторов и оценки факторов риска для безопасности полетов содержится в главе 2 Док ИКАО 9859 IV-издание.

19. Выявление опасных факторов

100. Эксплуатант ВТ должен разработать и применять официальный порядок, гарантирующий, что будут выявлены опасные факторы, связанные с его производственной деятельностью.

101. Выявление опасных факторов должно быть основано на сочетании реагирующих и проактивных методов сбора данных о безопасности полетов.

102. Для управления факторами риска для безопасности полетов необходимо, чтобы эксплуатант ВТ разработал официально оформленный порядок выявления опасных факторов, которые могут служить причиной авиационных происшествий, связанных с безопасностью полетов.

103. Опасные факторы могут существовать в повседневной авиационной деятельности или могут непреднамеренно появиться в эксплуатационной деятельности при внесении изменений в авиационной системе. В этом случае выявление опасных факторов является неотъемлемой частью процесса управления изменениями.

104. Выявление опасных факторов является первым этапом процесса SRM. Эксплуатанту ВТ следует разработать и осуществлять официальную процедуру выявления опасных факторов, которые могли бы повлиять на безопасность полетов, во всех областях эксплуатационной и прочей деятельности. Сюда входит оборудование, объекты и системы. Выявление и контроль любого опасного фактора в авиации, связанного с безопасностью полетов, положительно влияют на безопасность деятельности. Важно также учитывать опасные факторы, которые могут возникать в результате взаимодействия СУБП с внешними организациями. Затем соответствующие факторы риска для безопасности полетов оцениваются с учетом потенциальных разрушительных последствий, связанных с опасным фактором. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как неприемлемые, дополнительные меры контроля факторов риска для безопасности полетов должны быть встроены в систему.

105. В процессе выявления опасных факторов необходимо учитывать следующие моменты:

- a) факторы проектирования, включая конструкцию оборудования и разработку задач;
- b) ограничения для человеческой деятельности (физиологические, психологические и познавательные);
- c) процедуры и эксплуатационную практику, включая соответствующую документацию и контрольные карты, а также их апробирование в реальных эксплуатационных условиях;
- d) связь, включая соответствующие средства, терминологию и язык;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

е) организационные факторы, такие как политику компании в области найма, подготовки и закрепления работников, совместимость производственных задач по обеспечению безопасности полетов, выделение ресурсов, напряженные производственные условия и корпоративную культуру безопасности полетов;

ф) факторы производственной среды авиационной системы (окружающий шум и вибрацию, температуру, освещение и наличие защитных средств и спецодежды);

г) факторы нормативного надзора, включая применение и обеспечение выполнения правил, сертификацию оборудования, аттестацию персонала и утверждение процедур;

h) систему мониторинга эффективности деятельности, способную выявить практический сдвиг или эксплуатационные отклонения;

j) факторы взаимодействия «человек – машина».

106. Опасные факторы могут быть выявлены с помощью проактивного метода или в результате расследования авиационных происшествий или инцидентов. Имеются множество источников выявления опасных факторов, которые могут находиться как внутри организации, так и вне ее.

20. Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов

107. Эксплуатант ВТ должен разработать и осуществить порядок, который обеспечит анализ, оценку и контроль факторов риска для безопасности полетов, связанных с выявленными опасными факторами.

108. Процесс управления факторами риска для безопасности полетов начинается с выявления опасных факторов и их возможных последствий. Затем факторы риска оцениваются на предмет вероятности и степени серьезности, чтобы определить уровень фактора риска (индекс фактора риска для безопасности полетов). Если оцененные факторы риска признаются допустимыми, предпринимаются надлежащие действия и эксплуатационная деятельность продолжается. Процесс выявления опасных факторов, оценки факторов риска и их уменьшение документируется, санкционируется как надлежащий и составляет часть информации о системе управления безопасностью полетов.

109. Если факторы риска для безопасности полетов оцениваются как недопустимые, то возникают следующие вопросы:

а) Могут ли быть устранены опасные факторы и соответствующий(е) фактор(ы) риска? Если ответ положительный, предпринимаются и документально оформляются соответствующие меры. Если ответ отрицательный, то возникает следующий вопрос:

б) Может(гут) ли быть уменьшен(ы) фактор(ы) риска для безопасности полетов? Если ответ положительный, то осуществление соответствующих мероприятий отменяется. Если ответ отрицательный, предпринимаются соответствующие действия по уменьшению риска и возникает следующий вопрос:

с) Существует ли остаточный фактор риска для безопасности полетов? Если ответ положительный, то необходимо оценить остаточные факторы риска, чтобы определить степень их допустимости и возможность их устранения или уменьшения, чтобы обеспечить приемлемый уровень безопасности полетов.

110. Оценка факторов риска для безопасности полетов предполагает анализ выявленных опасных факторов и включает два компонента:

а) оценка степени вероятности возникновения последствий для безопасности полетов;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

б) оценка степени серьезности последствий для безопасности полетов, если они возникнут;

111. После оценки факторов риска, эксплуатант ВТ принимает решение, есть ли необходимость принимать меры по уменьшению факторов риска. Процесс принятия решения включает использование инструмента для определения категории риска, который может иметь вид оценочной матрицы.

112. После оценки факторов риска могут быть осуществлены надлежащие меры по их уменьшению. Такие меры могут включать ряд альтернативных средств, включая, в частности, изменение существующих эксплуатационных процедур или программ подготовки персонала или модификацию оборудования, используемого при предоставлении продукции или услуг в авиационной отрасли.

113. Альтернативные мероприятия могут также включать внедрение новых эксплуатационных процедур, программ подготовки персонала, технологий или процедур контроля. Почти наверняка эти альтернативные средства будут предусматривать задействование или перегруппировку любых из трех традиционных средств авиационной защиты (техника, подготовка персонала и нормативные положения). До начала реализации мер по уменьшению факторов риска необходимо определить возможность непредвиденных последствий таких мер, в частности появления новых опасных факторов.

114. Меры по уменьшению риска для безопасности полетов – это действия, которые часто приводят к изменениям эксплуатационных процедур, оборудования или инфраструктуры. Существует три общих стратегии для уменьшения факторов риска для безопасности полетов:

а) *Избежание риска.* Операция или вид деятельности отменяется или не проводится, поскольку риск для безопасности полетов превосходит преимущества от продолжения этой деятельности, и тем самым риск для безопасности полетов полностью устраняется.

б) *Уменьшение риска.* Частота выполнения операции или вида деятельности уменьшается или принимаются меры по уменьшению масштаба последствий соответствующего риска для безопасности полетов.

в) *Изолирование подверженности риску.* Принимаются меры по изоляции последствий риска или наращиваются резервные мощности в целях защиты от этих последствий.

115. Стратегия уменьшения факторов риска может включать один из методов или сочетание нескольких методов. Желательно рассмотреть весь диапазон возможных мер, чтобы найти оптимальное решение. Желательно также оценить эффективность каждой альтернативной стратегии до принятия решения.

116. Каждый предполагаемый вариант уменьшения риска следует проанализировать с учетом таких аспектов, как:

а) *Эффективность.* В какой мере альтернативные варианты снижают или устраняют факторы риска для безопасности полетов? Эффективность может определяться с учетом мер защиты в области техники, подготовки персонала и регламентации деятельности, которые могут снизить или устранить факторы риска для безопасности полетов.

б) *Затраты/выгоды.* Насколько предполагаемые выгоды от мер по уменьшению факторов риска превосходят затраты на них?



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

с) *Практичность*. Насколько данная мера является осуществимой и целесообразной с точки зрения имеющейся техники, финансовых и административных возможностей, нормативно-правовых положений, политической воли и т.д.

д) *Приемлемость*. Насколько альтернативный вариант согласуется с предпочтениями заинтересованных сторон?

е) *Соблюдаемость*. В какой степени может быть обеспечен контроль за соблюдением новых правил, положений и эксплуатационных процедур?

ф) *Долговечность*. Насколько окажется долгосрочным и эффективным влияние мер по уменьшению рисков?

г) *Остаточные факторы риска для безопасности полетов*. Каков будет уровень фактора риска для безопасности полетов, который останется после реализации первоначальных мер по уменьшению риска и который может потребовать дополнительных мер контроля?

h) *Непредвиденные последствия*. Появление новых опасных факторов и соответствующих факторов риска для безопасности полетов в связи с реализацией альтернативного варианта уменьшения факторов риска.

i) *Время*. Сколько времени требуется для внедрения альтернативной меры по уменьшению риска?

117. После утверждения и реализации мер по уменьшению факторов риска, эта стратегия должна быть инкорпорирована в качестве обратной связи в процесс обеспечения безопасности полетов эксплуатанта ВТ. Это необходимо для обеспечения целостности, действенности и эффективности защитных мер в новых эксплуатационных условиях.

118. Корректирующие действия должны учитывать любые существующие средства защиты и их (не)способность достигнуть приемлемого уровня риска для безопасности полетов. В результате могут быть пересмотрены предыдущие оценки риска для безопасности полетов, на которые могли повлиять данные корректирующие действия. Необходима апробация/проверка мер по уменьшению и контролю факторов риска для безопасности полетов, с тем чтобы убедиться в их эффективности. Другой способ отслеживания эффективности мер по уменьшению риска состоит в использовании SPI. Более подробная информация об управлении эффективностью обеспечения безопасности полетов содержится в главе 4 Док. ИКАО 9859 IV-издание.

21. Документирование процесса управления факторами риска для безопасности полетов

119. Каждое действие по уменьшению факторов риска должно постоянно документироваться. Оформленные документы об уменьшении факторов риска должны утверждать на надлежащем управленческом уровне эксплуатанта ВТ.

Управление рисками безопасности должно, как минимум, включать следующие вопросы:

- систему и анализ задачи;
- определение опасностей;
- анализ риска безопасности;
- оценку риска безопасности;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

– управление риском безопасности.

Процесс управления рисками безопасности должен касаться:

- первоначального проекта систем, организаций, и/или продуктов;
- развития эксплуатационных процедур;
- опасностей, которые могут присутствовать при обеспечении безопасности;
- запланированных изменений в процессах эксплуатации, чтобы определить опасности, связанные с этими изменениями.

Эксплуатант должен установить обратную связь между обеспечением функций, чтобы оценить эффективность управления риском безопасности.

Эксплуатант ВТ должен определить приемлемые и недопустимые уровни риска безопасности.

120. После использования матрицы риска для присвоения степеней различным факторам риска можно разделить цифровые значения на диапазоны, что дает возможность классифицировать риски как приемлемые, нежелательные или неприемлемые.

Приемлемый означает, что никаких дальнейших действий не требуется (за исключением случаев, когда уровень риска можно дополнительно снизить с малыми затратами или усилиями).

Допустимый означает, что связанные с этим риском меры могут потребовать определенных управленческих решений, что предпринимаются все меры по его уменьшению.

Недопустимый означает, что осуществление операций в текущих условиях должно быть прекращено до тех пор, пока риск не будет снижен по крайней мере до допустимого уровня.

Подход к определению приемлемости конкретных факторов риска, который в меньшей степени связан с цифровыми значениями, предполагает рассмотрение нижеследующих аспектов.

a) **Управленческий фактор.** Не противоречит ли данный риск политике и стандартам организации в области безопасности?

b) **Фактор финансовой возможности.** Не выходит ли характер риска за рамки рентабельного решения?

c) **Юридический фактор.** Не противоречит ли данный риск действующим стандартам регламентирующего полномочного органа и возможностям в сфере обеспечения исполнения?

d) **Культурологический фактор.** Как персонал организации и другие участники отнесутся к данному риску?

e) **Рыночный фактор.** Будут ли конкурентоспособность и благосостояние организации, в сравнении с другими компаниями, поставлены под угрозу из-за непринятия мер по уменьшению или устранению данного риска?

f) **Политический фактор.** Придется ли организации заплатить политическую цену в связи с непринятием мер по уменьшению или устранению данного риска?

g) **Общественный фактор.** Насколько большое влияние окажут СМИ или особо заинтересованные группы на общественное мнение в связи с данным риском?

Описания должны быть установлены для:

- уровней серьезности;
- уровней вероятности.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Эксплуатант ВТ должен определить уровни управления, которые могут принять решения относительно риска безопасности.

121. Эксплуатант ВТ должен определить приемлемый риск для опасностей, которые будут появляться краткосрочно, в то время как долгосрочные планы управления/уменьшения риска безопасности разработаны и выполняются.

122. Следующие проекты и процедуры *не должны* быть внедрены, пока риск безопасности не будет приемлем:

- новые проекты систем;
- изменения к существующим системам;
- новые и модифицированные операции/процедуры.

123. Процесс управления рисками безопасности *не должен* ограничивать эксплуатанта ВТ в принятии немедленных действий для смягчения существующего риска безопасности.

22. Источники информации для выявления опасных факторов

124. Внутренние источники, помимо прочих, включают:

а) *Мониторинг штатной деятельности.* В нем используются методы наблюдения для мониторинга повседневной эксплуатационной и прочей деятельности, такие как проверки безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA).

б) *Автоматизированные системы мониторинга.* В них используются автоматизированные системы регистрации для мониторинга параметров, которые могут быть проанализированы, например, система мониторинга полетных данных (FDM).

в) *Системы добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов.* Они дают возможность всем, в том числе сотрудникам внешних организаций, сообщать организации об опасных факторах и прочих проблемах безопасности полетов.

г) *Проверки.* Их можно использовать для выявления опасных факторов, связанных с проверяемой задачей или процессом. Следует также координировать проведение проверок с осуществлением организационных изменений, с тем чтобы выявлять опасные факторы, связанные с введением изменений.

д) *Обратная связь при подготовке персонала.* Интерактивный (направленный в обе стороны) процесс подготовки персонала может способствовать выявлению опасных факторов благодаря сведениям, полученным от участников.

е) *Расследования в области безопасности полетов, проводимые поставщиками обслуживания.* Опасные факторы выявляются в ходе внутреннего расследования в области обеспечения безопасности полетов, а также по результатам отчетов о последующих действиях в отношении авиационных происшествий и инцидентов.

125. Внешние источники информации для выявления опасных факторов относятся:

а) *Отчеты об авиационных происшествиях;* анализ отчетов об авиационных происшествиях. Они могут относиться к авиационным происшествиям в том же государстве или к аналогичным типам воздушных судов, регионам или эксплуатационным условиям.

б) *Государственные системы обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов.* Органом ГА может предоставляться сводная информация об отчетах о безопасности полетов, представленных поставщиками услуг.

в) *Проверки в Органом ГА и/или осуществляемые третьими сторонами.* Иногда опасные факторы могут быть выявлены в ходе внешних проверок. Сведения о них могут быть



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

документально оформлены в качестве не выявленного ранее опасного фактора или содержаться в отчете о результатах проверки в менее очевидной форме.

d) *Профессиональные ассоциации и системы обмена информацией.* Многие профессиональные ассоциации и отраслевые группы способны распространять данные о безопасности полетов, в которых может содержаться информация о выявленных опасных факторах

126. *Примеры обычных источников данных и информации о безопасности полетов*

- Обязательные отчеты о событиях;
- Добровольные отчеты;
- Анализ полетных данных (АПД);
- Система управления рисками, связанными с утомлением;
- Зарегистрированные данные (FDR, CVR, видео окружающей обстановки, транслированные данные);
- Реестр оценок риска;
- Анализ SPI/тенденций;

23. Система и анализ задач

127. Система и описание задач должны быть разработаны для уровня элемента, необходимого для определения опасности.

Процесс управления рисками, связанными с безопасностью полетов, используется для того, чтобы изучить эксплуатационные функции компании, условия ее работы, определить опасности и проанализировать связанные с ними риски.

Управление рисками, связанных с безопасностью полетов, начинается с проектирования системы.

128. В указанные системы входят организационные структуры, процессы, правила, а также персонал, оборудование и средства, используемые для достижения целей организации. Сама система и описание задач должны давать ясную картину связи технических средств, программного обеспечения, персонала, и внешних условий, характерных для конкретной системы, что позволяет идентифицировать опасности и анализировать риски.

129. Эксплуатационная и вспомогательная деятельность разбивается как минимум по следующим направлениям:

- летная эксплуатация;
- деятельность диспетчерских служб;
- техническое обслуживание и проведение инспекций;
- обучение персонала;
- наземная обработка и обслуживание пассажиров
- безопасность в салоне/грузовой кабине воздушного судна;
- обработка грузов.

Примечание. Чрезмерно большое и подробное описание системы или задач не обязательно, если имеющейся документации достаточно для анализа опасностей и рисков. Даже при наличии сложных средств и методов обработки информации обычные «мозговой штурмы» с участием менеджеров, инспекторов и других сотрудников зачастую являются самыми эффективными.

130. Система и анализ задачи должны учитывать следующее:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- взаимодействия системы с другими системами воздушного транспорта (например, аэропорты, управление воздушным движением);
- функции системы для каждой области;
- задачи персонала должны соответствовать соответствующим функциям;
- необходимые изыскания в области человеческого фактора (например, познавательные, эргономичные, экологические, профессиональное здоровье и безопасность) для:
 - а) лётной эксплуатации;
 - б) технической эксплуатации;
 - компоненты компьютерного обеспечения средств системы;
 - программные компоненты системы;
 - процедуры, которые определяют руководство по эксплуатации и использованию системы;
 - окружающая среда;
 - эксплуатационная среда;
 - среда технического обслуживания;
 - законтрактованные и купленные компоненты, и обслуживание (службы);
 - взаимодействия между элементами;
 - любые предположения, сделанные по поводу:
 - а) системы;
 - б) взаимодействия систем;
 - в) управления существующим риском безопасности.

24. Идентификация опасностей

131. Опасности должны быть идентифицированы для всего контекста системы, которая оценивается как описание системы, и документированы.

Информация об опасности должна быть отслежена и контролируется через весь процесс системы управления рисками. Опасности в системе и в ее эксплуатационной среде должны определяться, документироваться и контролироваться. Объем и содержание функции идентификации опасности охватывает всю производственную деятельность организации, при этом сбор данных производится как по «ретроактивным», так и по «проактивным» схемам. Ретроактивные схемы предусматривают получение данных по происшествиям, инцидентам, отказам авиационной техники, событий, связанных с осуществлением наземного обслуживания, обслуживания пассажиров на борту ВС и от системы контроля полетных данных. Проактивные схемы включают добровольные сообщения об инцидентах, систему конфиденциальных сообщений, обзоры по вопросам безопасности, производственные аудиты БП и оценки состояния безопасности. Совместные совещания групп специалистов могут также использоваться как средство выявления опасностей.

132. Также необходимо, чтобы в процессе анализа, используемого для определения опасностей, учитывались все компоненты системы. Ключевой вопрос, который следует задавать в процессе анализа и эксплуатации системы: «Что произойдет, если...». Также как в случае с описаниями системы и задач, необходимо принять решение о необходимой степени детализации информации.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Хотя с позиции поставщиков авиационного обслуживания подробная детализация всех мыслимых видов опасности не нужна, им следует быть внимательнее к определению существенных и реально предсказуемых опасностей при производстве полетов.

25. Процесс анализа рисков безопасности

133. Процесс анализа рисков безопасности должен включать существующие механизмы управления риском безопасности, запуск механизма. Риск безопасности включает оценку вероятности и серьезности.

134. Процесс анализа и оценки риска подразделяется на два компонента: вероятность возникновения неблагоприятной ситуации и серьезность ситуации, связанной с идентифицированной опасностью, если она имеет место. Обычным средством принятия решения и определения приемлемости риска является использование матрицы риска, аналогичной той, которая применяется в Руководстве по управлению безопасностью полетов ИКАО. Эксплуатанты должны разрабатывать такие матрицы, которые более всего соответствуют их эксплуатационной среде. Для решения долгосрочных и краткосрочных производственных задач могут разрабатываться отдельные матрицы с разными критериями приемлемых уровней риска.

26. Оценка риска безопасности

135. Каждая опасность должна быть оценена на предмет вероятности риска безопасности и серьезности последствий. Оценка рисков предусматривает принятие во внимание вероятности и серьезности любых неблагоприятных последствий, являющихся результатом выявленной опасности. Матрица рисков может оказаться полезной для проведения оценки опасности, как тех событий, которые были выявлены в процессе эксплуатации, так и тех, которые не проявлялись вовсе.

136. В данном случае серьезность последствий может быть определена с определенной точностью, а вероятность их проявления может быть субъективной, в зависимости от уровня производственных действий организации. Процедура оценки должна иметь документальное отражение каждого этапа с целью формирования полноценного и содержательного документа.

137. Масштаб и объем любого исследования должен быть достаточным для определения и подтверждения основных опасностей. Системный подход очень полезен для обеспечения всесторонней оценки контекста любого события. Затраченные усилия должны быть пропорциональны тем преимуществам, которые организация может получить с точки зрения обнаружения и определения рисков и опасностей.

Эксплуатант должен определить уровни управления, которые могут принять соответствующие решения.

27. Управление риском безопасности

138. Риски должны сдерживаться на таком низком уровне, как это реально возможно. Риски должны соизмеряться по времени, затратам и трудности принятия мер, снижающих или устраняющих эти риски.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Риск может быть *понижен* путем уменьшения серьезности потенциальных последствий, уменьшения вероятности наступления события или уменьшения степени уязвимости перед этим риском.

Риск может быть *перераспределен* путем передачи, каких-либо видов деятельности сторонним организациям, либо путем страхования деятельности.

Риск может быть *принят*, если руководство компании не обладает достаточными ресурсами для его снижения, либо его уровень является приемлемым для компании.

Также, необходимо отметить, что путем прекращения деятельности, связанной с опасными ситуациями, можно полностью *уклониться* от любого уровня риска.

Корректирующие мероприятия должны учитывать все существующие средства защиты и их неспособность обеспечить приемлемый уровень риска.

Корректирующие мероприятия принимаются с учетом планов дальнейшей деятельности.

Эффективное управление рисками невозможно без четкого понимания руководством основных стратегических аспектов деятельности организации.

Принятие решения руководством является неотъемлемым процессом управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.

28. Уменьшение риска

139. Когда вопрос касается риска, то такого понятия, как абсолютная безопасность, не существует. Риск необходимо снижать до “наименьшего практически возможного уровня” (НПВУ). Это означает, что риск должен быть соизмерен с факторами времени, затрат и трудностей в принятии мер по уменьшению или устранению данного риска.

В тех случаях, когда показатель приемлемости риска был отнесен к категории допустимого или недопустимого, необходимо принять меры контроля - чем выше уровень риска, тем выше срочность таких мер. Уровень риска может быть снижен путем уменьшения степени серьезности потенциальных последствий, снижения вероятности наступления события или уменьшения степени подверженности этому риску.

29. Приемлемость риска

140. На основе оценки уровня риска можно приоритизировать факторы риска по отношению к другим, неликвидированным источникам опасности. Это имеет критически важное значение при принятии логически обоснованных решений о выделении ограниченных ресурсов для контроля тех опасных факторов, которые представляют наибольший риск для организации.

Приоритизация рисков предполагает наличие рациональной основы, позволяющей устанавливать приоритет одного фактора риска по отношению к другим. Для определения приемлемости или неприемлемости риска, необходимы соответствующие критерии или стандарты.

Путем соизмерения вероятности неблагоприятного результата с потенциальной степенью тяжести этого результата можно классифицировать факторы риска в рамках матрицы оценки риска.

141. В матрице оценки риска:

Издание 01
Ревизия 00

Дата издания: 05.02.2024г.
Дата ревизии:

Стр.31/148



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

а) серьезность риска классифицируется как катастрофическая, опасная, значительная, незначительная или ничтожная с описанием каждой категории, в котором указывается потенциальная тяжесть последствий. Можно использовать другие определения, отражающие характер анализируемой деятельности;

б) вероятность (или возможность) наступления события также классифицируется с использованием 5 различных уровней качественных характеристик и с описанием каждой степени вероятности события (часто, иногда, весьма редко, маловероятно, крайне маловероятно).

с) степени могут присваиваться в виде цифр, соответствующих относительной значимости каждого уровня тяжести последствий и вероятности.

После этого путем умножения величины тяжести на величину вероятности можно получить комбинированную оценку риска, позволяющую сравнивать факторы риска.

Планы управления/уменьшения должны быть определены для каждой опасности с недопустимым риском.

Управление риском безопасности должно быть:

- четко описано;
- оценено, чтобы гарантировать, что существует соответствие требованиям;
- готово к использованию в операционной среде, для которой оно предназначено и документировано.

Подмена риска должна быть оценена в создании аспектов управления/уменьшения риска безопасности.

30. Компонент 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

142. Как только средства контролирования рисков определены, эксплуатант ВТ обязан позаботиться о том, чтобы они постоянно использовались и сохраняли свою эффективность в случае изменения ситуации. Функциями, связанными с поддержанием качества безопасности полетов, предусматривается использование концепции и процессов управления качеством. Обеспечение безопасности полетов реализуется путем постоянного контроля за соблюдением национального воздушного законодательства КР и международных стандартов. Кроме того, процесс обеспечения безопасности полетов дает уверенность в том, что СУБП эффективно функционирует в соответствии со своим назначением.

143. *Обеспечение безопасности полетов реализуются путем:*

- Мониторинга и измерением показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов):

- Управление изменениями (Контроль осуществления изменений);
- Постоянного совершенствования СУБП.

Обеспечение безопасности полетов включает процессы и действия, предпринимаемые эксплуатантом ВТ с целью определить, функционирует ли СУБП в соответствии с ожиданиями и требованиями.

144. Эксплуатант ВТ постоянно отслеживает свои внутренние процессы, а также условия эксплуатации, чтобы обнаружить изменения и отклонения, которые могут привести к возникновению факторов риска для безопасности полетов или к ухудшению существующих



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

средств контроля. Такие изменения и отклонения могут затем рассматриваться в рамках процесса управления факторами риска для безопасности полетов.

145. Процесс обеспечения безопасности полетов дополняет процесс обеспечения качества, причем у каждого из них свои требования к общему анализу, документации, проверкам и управленческому анализу для гарантии соблюдения определенных критериев эффективности. Обеспечение качества обычно предполагает проверку соблюдения эксплуатантом ВТ нормативных требований, а обеспечение безопасности полетов – проверку эффективности средств контроля за факторами риска для безопасности полетов.

146. Взаимодополняющаяся связь между обеспечением безопасности полетов и обеспечением качества дает возможность интегрировать некоторые вспомогательные процессы. Такая интеграция помогает получить эффект синергии, чтобы обеспечить достижение целей поставщика обслуживания в области безопасности полетов и качества, а также коммерческих целей.

147. Деятельность по обеспечению безопасности полетов должна включать разработку и реализацию корректирующих действий в случае обнаружения системных недостатков, которые потенциально могут оказывать влияние на безопасность полетов.

148. Функция поддержки качества безопасности полетов применяется к процессам поддержки качества производства полетов и внутренней оценки, чтобы гарантировать, что разработанные средства контроля рисков продолжают соответствовать предъявляемым к ним требованиям и эффективно используются в поддержании рисков на приемлемых уровнях. Помимо прочего, указанные функции поддержки качества и оценки создают основу для непрерывного совершенствования системы.

149. *Связь между управлением рисками, связанными с безопасностью полетов, поддержкой качества безопасности полетов и внутренней оценкой безопасности полетов.*

Процессы поддержки качества безопасности полетов направлены на то, чтобы путем получения и анализа объективных данных обеспечить соблюдение требований, предъявляемых к этому процессу. В СУБП, системные требования основаны на оценке риска при производстве полетов или на результатах производственной деятельности организации. Технология поддержки качества безопасности полетов, включая внутренний аудит и оценку безопасности полетов, может использоваться для того, чтобы определить, включены ли средства контроля рисков в процессы, которые применяются эксплуатантом, и насколько они соответствуют поставленным задачам. Поэтому данный процесс получил название «поддержка качества безопасности полетов». Если эксплуатант уже имеет свою Программу внутренней оценки безопасности полетов, то ему следует убедиться, что она соответствует стандартам качества безопасности полетов СУБП.

Примечание - Для того, чтобы быть эффективной, функция поддержки качества безопасности полетов не должна быть чрезмерно большой или сложной.

Для систем поддержки качества безопасности полетов в небольших организациях достаточно пользоваться такими документами как «Программа внутренних аудиторских проверок».

150. Общие требования контроля системы

Эксплуатант ВТ должен контролировать системы и эксплуатацию для того, чтобы:

– выявлять новые опасности;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- измерить эффективность управлений риском безопасности; и
- обеспечить соответствие регулирующим нормативным требованиям.

151. Описание системы функции обеспечения безопасности

Функции обеспечения безопасности должны быть основаны на всестороннем описании системы.

152. Описание информации процессов

Эксплуатант ВТ должен собрать данные, необходимые для демонстрации эффективности следующих элементов в организации:

- эксплуатационных процессов; и
- системы управления безопасностью.

31. Внутренние проверки

153. Внутренние проверки проводятся в целях оценки эффективности функционирования СУБП и выявления участков возможного совершенствования. Большинство правил обеспечения безопасности полетов представляют собой средства контроля факторов риска для безопасности полетов, имеющие общий характер и установленные государством. Обеспечение соблюдения правил посредством внутренних проверок – принципиальный аспект обеспечения безопасности полетов.

154. Необходимо также обеспечить эффективное внедрение и мониторинг функционирования средств контроля факторов риска для безопасности полетов. В тех случаях, когда выявляется несоблюдение требований и прочие проблемы, следует изучить и проанализировать их причины и способствующие факторы. Основное внимание в ходе внутренней проверки уделяется политике, процессам и процедурам, обеспечивающим функционирование средств контроля факторов риска для безопасности полетов.

155. Внутренние проверки наиболее эффективны тогда, когда они проводятся людьми или подразделениями, не зависящими от проверяемых функций. Такие проверки могут предоставить ответственному руководителю и старшему руководству информацию относительно:

- а) соблюдения правил;
- б) следования политике, процессам и процедурам;
- в) эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полетов;
- г) эффективности корректирующих мер;
- д) эффективности СУБП.

156. Если эксплуатант ВТ не может обеспечить надлежащую независимость внутренней проверки; в таких случаях следует рассмотреть возможность привлечения внешних проверяющих из других организаций с соответствующей квалификацией и подготовкой в области качества и безопасности полетов.

Руководители эксплуатационных подразделений должны обеспечивать проведение регулярных внутренних аудитов, на предмет контроля операционных процессов организации, относящихся к безопасности полетов. Это обязательство должно распространяться на всех внешних поставщиков услуг эксплуатанта ВТ.

157. Руководители эксплуатационных подразделений должны гарантировать, что регулярные внутренние аудиты проводятся, для:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- определения соответствия с управлением риском безопасности;
- оценки функционирования управления риском безопасности.

При планировании внутренних проверок следует учитывать важность процессов для обеспечения безопасности полетов, результаты предыдущих проверок и оценок (из всех источников) и внедренные средства контроля факторов риска для безопасности полетов. Внутренние проверки должны устанавливать отклонение от правил, политики, процессов и процедур. Они должны также выявлять системные недостатки, неэффективность средств контроля факторов риска для безопасности полетов и возможности для усовершенствования. При планировании программы аудита необходимо принять во внимание:

- уровень безопасности полётов в процессах, в которых планируется аудит;
- результаты предыдущих аудитов.

158. Кроме того, внутренние проверки должны отслеживать положение дел с устранением ранее выявленных несоответствий правилам. При их устранении следовало анализировать первопричины, а также разрабатывая и реализуя планы корректирующих и предупредительных мер. Результаты анализа причин(ы) и способствующих факторов любого несоответствия правилам должны служить материалом для процессов SRM эксплуатанта ВТ.

159. Программа аудита должна включать:

- 1) Определение аудита:
 - а) критерии,
 - б) область проверки,
 - в) частота, и
 - г) методы;
- 2) Аудируемые процессы, для выбора аудиторов;
- 3) Требование, чтобы сотрудники не проводили аудит собственной работы;
- 4) Документированные процедуры, которые включают:
 - а) обязанности;
 - б) требования, для:
 - (1) планирования аудита;
 - (2) проведения аудита;
 - (3) отчёта о результатах;
 - (4) ведения записей; и
 - (5) аудита подрядчиков и поставщиков услуг.

32. Внутренняя оценка

160. Данная функция подразумевает оценку технических процессов в организации эксплуатанта, а также особых функций СУБП. Проверки, проводимые с целью соблюдения этого требования, должны проводиться лицами или организациями, которые административно независимы от технических процессов, которые они проверяют и имеющие соответствующую подготовку в области качества и безопасности полетов. В ходе внутренней оценки также следует проверять функции, связанные с управлением безопасностью полетов, принятием политических решений, управлением рисками безопасности полетов, поддержкой качества и популяризации безопасности полетов. Благодаря этим проверкам руководители организации,



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

отвечающие за СУБП, получают возможность осуществлять мониторинг процессов в самой СУБП.

Эксплуатант ВТ должен провести внутренние оценки процессов эксплуатации и системы управления безопасностью в запланированные сроки, чтобы принять решение о соответствии требованиям.

161. При планировании программы оценки необходимо принять во внимание:

- значение процессов по обеспечению БП, которые аудируются;
- результаты предыдущих аудитов.

Программа оценки должна включать:

1) определение оценки:

- а) критерии;
- б) область применения;
- в) частота; и
- г) методы.

2) Аудируемые процессы, чтобы определить группу аудиторов;

3) Требования, чтобы аудиторы не проверяли их собственную работу;

4) Документированные процедуры, которые включают:

- а) обязанности; и
- б) требования, для:
 - (1) планирования аудита;
 - (2) проведения аудита;
 - (3) результаты сообщения; и
 - (4) ведение записей;
 - (5) аудиты подрядчиков и поставщиков услуг.

Программа должна курироваться уполномоченным прямым линейным руководителем эксплуатанта ВТ.

162. Руководящий персонал эксплуатационных отделов несут прямую ответственность за контроль качества и за обеспечение того, что процессы, за которые они отвечают, осуществлялись должным образом. Более того, именно в линейных подразделениях любых организаций работают технические специалисты, которые лучше других осведомлены о соответствующих технических процессах. Руководящий персонал эксплуатационных отделов должны нести ответственность за мониторинг указанных процессов и периодически оценивать статус средств контролирования рисков путем внутренних аудиторских проверок и программ оценки безопасности полетов.

163. Программа должна включать оценку программы.

Персонал или организация, выполняющие аудиты эксплуатационных подразделений должны быть функционально независимыми от проверяемого подразделения.

33. Внешний аудит системы управления безопасностью полетов

164. Внешние аудиторские проверки СУБП проводятся Органом ГА, а также может проводиться партнерами по Соглашению о совместном использовании кодов, организациями клиентов или третьими сторонами – по выбору эксплуатанта. Организации могут принять



решение, что их СУБП будут проверять третьи стороны, например, ИАТА или любая другая консалтинговая организация.

Эксплуатант ВТ должен включить результаты внешних аудитов в проводимый анализ.

34. Мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов

165. Мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов осуществляется посредством сбора данных и информации о безопасности полетов из различных источников, обычно имеющихся в распоряжении эксплуатанта ВТ. Наличие данных для поддержки процесса принятия обоснованных решений является одним из важнейших аспектов СУБП. Использование этих данных для мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов представляет собой необходимую деятельность по выработке информации, требуемой для принятия решения относительно факторов риска для безопасности полетов

166. Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов следует проводить, придерживаясь основных принципов. Достигнутые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов характеризуют организационное поведение, а также служат мерой эффективности СУБП. В связи с этим организация должна определить:

а) цели в области безопасности полетов, которые следует поставить в первую очередь, чтобы отразить стратегические достижения или желаемые результаты, связанные с проблемами безопасности полетов, характерными для конкретных эксплуатационных условий организации;

б) SPI, представляющие собой тактические параметры, связанные с целями в области обеспечения безопасности полетов и поэтому служащие базой при сборе данных;

с) SPT, также представляющие собой тактические параметры, используемые для мониторинга процесса достижения целей в области безопасности полетов.

Для получения более полного и реалистичного представления об эффективности обеспечения безопасности полетов, эксплуатант ВТ должен охватить широкий спектр показателей. Они должны касаться:

а) событий с низкой вероятностью/высокой степенью серьезности (например, авиационных происшествий или серьезных инцидентов);

б) событий с высокой вероятностью/низкой степенью серьезности (например, эксплуатационных событий без последствий, сообщений о несоблюдении требований, отклонений и т. д.);

с) выполнения процесса (например, подготовки персонала, улучшений системы и обработки сообщений).

SPI используются для измерения эффективности эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВТ и эффективности функционирования его СУБП. SPI опираются на мониторинг данных и информации из различных источников, в том числе из системы представления данных о безопасности полетов.

Они должны отвечать особенностям конкретного эксплуатанта ВТ и быть привязанными к уже поставленным целям в области безопасности полетов.

167. При установлении SPI эксплуатанту ВТ следует учитывать:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

а) Выбор правильных объектов для измерения. Следует определить лучшие SPI, которые продемонстрируют продвижение организации к ее целям в области обеспечения безопасности полетов. Нужно также учесть важнейшие для организации проблемы безопасности полетов и факторы риска для безопасности полетов и установить такие SPI, которые будут демонстрировать эффективный контроль над ними.

б) Наличие данных. Есть ли в наличии данные, относящиеся к тому, что намерена измерять организация? Если нет, то может быть необходимо установить дополнительные источники для сбора данных. Для небольших организаций с ограниченными объемами данных объединение наборов данных также может помочь выделять тенденции. Здесь могут оказать поддержку отраслевые ассоциации, у которых есть возможность сопоставлять данные, полученные от множества организаций.

с) Надежность данных. Данные могут быть ненадежны по причине своего субъективного характера, либо неполноты.

д) Общеотраслевые SPI. Может быть полезно договориться об общих SPI с аналогичными организациями, с тем чтобы между организациями можно было проводить сравнения. Это может быть реализовано с помощью органа ГА или организаций ГА.

168. После установления SPI эксплуатанту ВТ следует рассмотреть вопрос о целесообразности определения SPT и пороговых уровней, и выявления тенденций.

Следующие виды деятельности могут обеспечить источники для мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов:

а) Исследования в области безопасности полетов – это аналитические исследования, направленные на более глубокое понимание проблем обеспечения безопасности полетов или лучшее понимание тенденции в показателях эффективности обеспечения безопасности полетов.

б) Анализ данных о безопасности полетов предполагает использование представленных данных о безопасности полетов для выявления распространенных проблем или тенденций, которые могут послужить основанием для дальнейшего расследования.

с) Обзоры в области безопасности полетов направлены на изучение процессов и процедур, связанных с конкретными видами эксплуатационной деятельности. Это может включать использование контрольных карт, опросников и неформальных конфиденциальных бесед.

Обзоры в области безопасности полетов обычно предоставляют качественную информацию.

Это может потребовать подтверждения достоверности посредством сбора данных, чтобы определить, необходимы ли корректирующие действия. Однако такие обзоры могут послужить недорогим, но ценным источником информации о безопасности полетов.

д) Проверки безопасности полетов проводятся в целях оценки функционирования СУБП и вспомогательных систем эксплуатанта ВТ. Проверки безопасности полетов могут также использоваться для оценки эффективности действующих средств контроля факторов риска для безопасности полетов или для мониторинга соблюдения правил безопасности полетов. Трудной задачей при проведении проверок безопасности полетов является обеспечение независимости и объективности. Независимость и объективность могут быть обеспечены путем привлечения внешних структур или проведения внутренних проверок с действующими средствами защиты – политикой, процедурами, ролями, протоколами обмена информацией.



е) Результаты расследований в области безопасности полетов и вынесенные по их итогам рекомендации могут обеспечить полезную информацию о безопасности полетов, которую можно анализировать с учетом других собранных данных о безопасности полетов.

ф) Системы сбора эксплуатационных данных, например, АПД и системы сбора радиолокационной информации, могут обеспечить полезные данные о событиях и эффективности эксплуатационной деятельности.

Разработка SPI должна быть привязана к целям в области обеспечения безопасности полетов и основана на результатах анализа имеющихся или доступных данных. Процесс мониторинга и измерения включает использование отдельных показателей эффективности, соответствующих SPT и триггеров в области безопасности полетов.

169. Эксплуатанту ВТ следует отслеживать динамику установленных SPI и SPT в целях выявления нетипичных изменений эффективности обеспечения безопасности полетов. SPT должны быть реалистичными, отвечающими контексту и достижимыми с учетом ресурсов, доступных для эксплуатанта ВТ и соответствующего сектора авиационной деятельности.

Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов в первую очередь обеспечивают способ проверки эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полетов.

Кроме того, они обеспечивают способ измерения целостности и эффективности процессов и деятельности в рамках СУБП.

Дополнительная информация об управлении эффективностью обеспечения безопасности полетов содержится в главе 4 док. ИКАО 9859 IV издание.

35. Управление изменениями

170. Изменения у эксплуатанта ВТ происходят в результате ряда факторов, включая, в частности:

- а) расширение или сокращение деятельности эксплуатанта ВТ;
- б) рабочие улучшения, влияющие на уровень безопасности полетов; они могут привести к изменениям во внутренних системах, процессах и процедурах, обеспечивающих предоставление продукции и услуг;
- в) изменение производственных условий в организации;
- г) изменения, связанные с интерфейсами между СУБП и внешними организациями;
- е) внешние изменения нормативно-правовых требований, изменения экономического характера и возникающие факторы риска.

171. Изменения могут повлиять на эффективность существующих средств контроля факторов риска для безопасности полетов. Кроме того, изменения могут непроизвольно способствовать появлению в производственной деятельности новых опасных факторов и соответствующих факторов риска для безопасности полетов. Опасные факторы должны выявляться, а связанные с ними факторы риска для безопасности полетов – оцениваться и контролироваться, как определено в существующих процедурах организации по выявлению опасных факторов или в процедурах SRM.

172. В процессе управления изменениями организации следует принимать во внимание следующие соображения:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

а) Важность. Насколько важно изменение? Поставщику обслуживания следует учитывать воздействие на деятельность его организации, а также воздействие на другие организации и авиационную систему.

б) Наличие экспертов в предметной области. Важно, чтобы ключевые фигуры авиационного сообщества были привлечены к участию в деятельности по управлению изменениями, среди них могут быть лица из внешних организаций.

с) Наличие данных и информации об эффективности обеспечения безопасности полетов. Какие имеются данные и информация, которые можно использовать для информирования о ситуации и которые могут позволить провести анализ изменения?

Небольшие пошаговые изменения часто остаются незамеченными, но их суммарный эффект может быть существенным. Изменения, крупные и мелкие, могут повлиять на актуальность описания системы организации и вызвать необходимость его пересмотра. Поэтому следует регулярно анализировать описание системы в целях установления его постоянной актуальности, учитывая, что большинство поставщиков обслуживания претерпевают регулярные или даже постоянные изменения.

173. Эксплуатанту ВТ следует определить триггер для запуска официального процесса изменений. В числе изменений, которые могут потребовать официального процесса управления изменениями, следующие:

- а) введение новых технологий, оборудования, нового типа ВС;
- б) изменение эксплуатационных условий, процедур, процессов;
- с) изменения в составе ключевого управленческого персонала;
- д) существенные изменения в штатной численности персонала;
- е) изменения в нормативно-правовых требованиях, входящих в систему безопасности полетов;
- ф) существенные изменения в организационной структуре эксплуатанта ВТ;
- г) физические изменения (новый объект или база, изменения в схеме аэродрома и т. д.).

Эксплуатанту ВТ необходимо также учесть воздействие изменения на персонал. Это воздействие может повлиять на то, как изменение будет принято теми сотрудниками, которых оно касается.

Обмен информацией и взаимодействие с сотрудниками на ранних этапах, как правило, улучшают отношение к изменениям и их осуществление.

174. Процесс управления изменениями должен включать следующие действия:

а) *понимание изменения и его определение.* Сюда входит описание изменения и причин его осуществления;

б) *понимание и определение лиц и структур, которые будут им затронуты.* Это могут быть лица в организации, другие ее отделы или внешние лица, или организации. Изменение может коснуться также оборудования, систем и процессов. Может потребоваться пересмотр описания системы и интерфейсов организации. Это дает возможность определить, кого следует привлечь к осуществлению изменения. Изменения могут повлиять на уже действующие средства контроля факторов риска для безопасности полетов в связи с уменьшением других факторов риска и, следовательно, увеличить степень риска в тех областях, которые на первый взгляд не очевидны;

с) *выявление опасных факторов, связанных с изменением, и проведение оценки риска для безопасности полетов.* Таким образом, должны быть выявлены любые опасные факторы,



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

непосредственно связанные с изменением. Следует также рассмотреть воздействие на те существующие опасные факторы и средства контроля факторов риска для безопасности полетов, которые могут быть затронуты изменением. На этом этапе следует использовать существующие процессы SRM эксплуатанта ВТ;

d) *разработка плана действий*. В нем должно быть указано, что, кому и в какой срок надлежит сделать. Следует составить четкий план, в котором будет указано, как будет реализовываться изменение, и кто будет отвечать за те или иные действия, а также последовательность и сроки выполнения каждого задания;

e) *письменное утверждение изменения*. Цель состоит в подтверждении безопасности реализации изменения. Лицо, обладающее всей ответственностью и полномочиями в отношении осуществления изменения, должно подписать план изменения;

f) *план обеспечения реализации*. Призван определить необходимые последующие действия.

Следует рассмотреть вопрос о том, как будет происходить обмен информацией об изменении и какие дополнительные действия (например, проверки) необходимы вовремя или после осуществления изменения. Любые сделанные допущения должны проверяться.

36. Объединение управления рисками, связанными с безопасностью полетов, с процессами поддержания качества безопасности полетов.

175. Процессом управления рисками, связанным с безопасностью полетов, предусматривается первоначальное определение опасностей и оценка рисков. Поскольку организационные средства контролирования рисков уже разработаны, их использование может свести степень риска к приемлемому уровню, они могут использоваться на практике. Затем начинают действовать функции, связанные с поддержанием качества безопасности полетов, чтобы гарантировать использование средств контролирования рисков и продолжение их функций для достижения намеченных целей. Эта система также предусматривает оценку потребности в новых средствах управления в связи с изменениями условий эксплуатации.

37. Расследования авиационных происшествий и инцидентов

176. Расследование опасных событий часто показывает, что им предшествовал целый ряд предупреждающих признаков или предвестников. В результате расследования инцидентов можно выявить предупреждающие признаки, что позволит распознать аналогичные признаки в будущем, прежде чем они приведут к опасным событиям. Поощряется проведение расследований в области безопасности полетов, не входящих в число обязательных в соответствии с АПКР-13, поскольку они обеспечивают информацию о безопасности полетов в поддержку повышения эффективности обеспечения безопасности полетов.

177. Эффективность управления безопасностью полетов зависит от качественного проведения расследований, задачей которых является анализ событий в области безопасности полетов и опасных факторов и представление отчетов и рекомендаций в целях повышения уровня обеспечения безопасности полетов в данных эксплуатационных условиях

178. Хотя Орган ГА может расследовать подлежащие уведомлению происшествия и серьезные инциденты, эффективная система СУБП предусматривает механизм расследования таких инцидентов с точки зрения самого эксплуатанта ВТ. Значение результатов таких



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

расследований для системы управления безопасностью пропорционально качеству предпринимаемых усилий по расследованию. Без системной методологии представляется весьма затруднительным свести воедино и проанализировать всю полученную в процессе таких расследований информацию, с тем чтобы эффективно оценить и приоритизировать существующие факторы риска и рекомендовать какие-либо действия, необходимые для повышения уровня безопасности. При проведении подобных расследований, касающихся проблем безопасности, определение вины не является их целью.

179. Для извлечения уроков из опасных событий необходимо понимание не только того, что произошло, но и почему это произошло. Для полного понимания причин опасного события требуется проведение расследования, которое выходит за рамки установления очевидных причин и сосредоточивает внимание на выявлении способствовавших событию факторов, некоторые из которых могут быть связаны с недостатками в средствах защиты системы или другими организационными проблемами.

Расследования в области безопасности полетов, проводимые эксплуатантом ВТ, составляют неотъемлемую часть СУБП эксплуатанта ВТ.

180. Эксплуатант ВТ собирает данные относительно:

- инцидентов;
- авиационных происшествий.

181. Эксплуатант ВТ устанавливает процедуры для:

- расследования происшествий;
- расследования авиационных инцидентов; и
- расследования предпосылок потенциальных событий.

182. Не все события или опасные факторы могут или должны расследоваться; решение о проведении расследования и о степени его углубленности должно зависеть от фактических или потенциальных последствий события или опасного фактора. Более вероятно проведение расследований событий и опасных факторов, в которых усматривается высокий потенциал риска, чем в отношении тех, потенциал риска которых ниже, и расследование таких событий и опасных факторов должно быть более углубленным. Эксплуатантам ВТ следует применять упорядоченный подход к принятию решений, в рамках которого установлены триггеры. Триггером процесса расследования для начала расследования в области безопасности полетов, проводимого эксплуатантом ВТ, обычно служит оповещение (отчет), переданное посредством системы представления данных о безопасности полетов. Они будут направлять решения о расследованиях в области безопасности полетов: что расследовать и в каком объеме. Сюда может входить следующая информация:

- a) степень серьезности или потенциальной серьезности события;
- b) нормативно-правовые или организационные требования к проведению расследования;
- c) какая будет получена польза с точки зрения обеспечения безопасности полетов;
- d) возможность принятия мер в области обеспечения безопасности полетов;
- e) риск, с которым сопряжено отсутствие расследования;
- f) вклад в целевые программы по безопасности полетов;
- g) выявленные тенденции;
- h) преимущества в области подготовки персонала;
- i) наличие ресурсов.



38. Назначение расследователя

183. Для проведения расследования, первым шагом будет назначение расследователя или, если имеются ресурсы, членов комиссии по расследованию, обладающих необходимыми навыками и экспертными знаниями. Размер комиссии и профиль экспертных знаний ее членов будет зависеть от характера и степени серьезности расследуемого события. Комиссии по расследованию может потребоваться помощь других специалистов. Для проведения внутреннего расследования назначается один человек, которому предоставляют поддержку эксперты из отделов эксплуатации и безопасности полетов.

184. В идеальном случае расследователи в области безопасности полетов, назначенные эксплуатантом ВТ, организационно не зависят от той области, к которой относится событие или выявленный опасный фактор. Полученные результаты будут лучше, если расследователь(ли) имеет(ют) знания (подготовку) и навыки (опыт) в области проводимых эксплуатантом ВТ расследований в сфере безопасности полетов. В идеальном случае расследователи избираются на эту роль ввиду своих знаний, навыков и личных качеств, среди которых должны быть честность, объективность, умение логически мыслить, прагматизм и широкий кругозор.

39. Процесс расследования

185. В ходе расследования следует установить, что произошло и почему, и для этого в рамках расследования может потребоваться проведение анализа первопричин. С людьми, участвовавшими в событии, следует побеседовать как можно скорее после того, как оно произошло.

Расследование должно включать:

- a) установление временной последовательности событий, в том числе действий вовлеченных в них людей;
- b) рассмотрение любой политики и процедур, относящихся к данной деятельности;
- c) рассмотрение любых принятых решений, относящихся к событию;
- d) выявление действующих средств контроля факторов риска, которые должны были предотвратить событие;
- e) рассмотрение данных о безопасности полетов, связанных с предыдущими или похожими событиями.

186. Расследование в области безопасности полетов должно быть сосредоточено на выявленных опасных факторах и факторах риска для безопасности полетов, а также возможностях улучшений, а не на поисках виноватых или наказании. От того, как проводится расследование и, что еще более важно, от того, как написан отчет о его результатах, будет зависеть его возможное воздействие на безопасность полетов, будущую культуру обеспечения безопасности полетов в организации и на эффективность будущих инициатив в области безопасности полетов.

187. Расследование должно завершаться четко сформулированными выводами и рекомендациями, устраняющими или уменьшающими недостатки в области обеспечения безопасности полетов.

Порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов описаны в АПКР-13 и Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.
Издание 01
Ревизия 00

Дата издания: 05.02.2024г.
Дата ревизии:

Стр.43/148



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

инцидентов, утвержденного приказом Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 03 ноября 2020 г. № 3.

40. Контроль информации

187. Информацию, используемую для измерения эффективности обеспечения безопасности полетов в организации, получают от систем представления данных о безопасности полетов.

Существуют два вида систем представления данных:

- а) системы обязательного представления данных об инцидентах;
- б) системы добровольного представления данных о безопасности полетов.

188. Системы обязательного представления данных об инцидентах предполагают представление данных о некоторых видах событий (например, о серьезных инцидентах, несанкционированном занятии ВПП). Это требует разработки детальных нормативных положений (в том числе со стороны органа гражданской авиации) с указанием критериев представления данных о безопасности полетов и масштабов происшествий, о которых необходимо сообщать. Системы обязательного представления данных о безопасности полетов больше тяготеют к сбору информации о технических сбоях с серьезными последствиями, чем о других аспектах эксплуатационной деятельности.

189. Системы добровольного представления данных о безопасности полетов предполагают представление информации о видимых опасных факторах или непреднамеренных ошибках, при отсутствии законодательного или административного требования делать это. В такие системы регламентирующие органы и/или организации могут ввести определенные стимулы для представления данных. Например, в случае ошибок или непреднамеренных нарушений, о которых поступило сообщение, дисциплинарные меры могут не применяться. В таких случаях представленная информация должна использоваться исключительно в целях обеспечения безопасности полетов. Такие системы имеют «некарательный» характер, поскольку они обеспечивают защиту источников информации, чтобы стимулировать регулярное представление таких сведений и таким образом постоянно повышать эффективность обеспечения безопасности полетов. Хотя характер и масштаб некарательной политики поставщика обслуживания могут варьироваться, но ее общая цель состоит в том, чтобы внедрять надлежащую культуру представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере безопасности полетов.

190. Информация, касающаяся качества безопасности полетов, поступает из разных источников, включая официальные программы проведения аудиторских проверок и оценок, материалы расследования событий, связанных с безопасностью полетов и постоянный мониторинг ежедневной деятельности, а также информацию от сотрудников по каналам системы предоставления сообщений. Хотя такие источники информации в той или иной степени присутствуют в каждой организации, указанный Стандарт формализует требования для каждого из них. Технические требования, относящиеся к процессам поддержки качества безопасности полетов, оставлены на усмотрение руководства, что позволяет отдельным организациям приспособлять их к своим задачам, масштабу, а также к размеру и типу организации.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

191. Эксплуатант должен контролировать информацию об эксплуатации (например, журналы режима работы, сообщения экипажа, планы работы, документированные процессы или конфиденциальные сообщения от сотрудников на предмет БП - обратная связь):

- оценивать соответствие с управлением риском безопасности;
- измерять эффективность управления рисками безопасности;
- оценивать функционирование системы; и
- идентифицировать опасности.

Эксплуатант должен контролировать услугу и обслуживание, полученное от внешнего поставщика.

41. Системы сбора и обработки данных о безопасности полетов

192. Эффективность процесса управления обеспечением безопасности полетов в значительной степени зависит от эффективности сбора и анализа данных о безопасности полетов и общих управленческих возможностей. Прочная основа из данных и информации о безопасности полетов является основополагающим фактором для управления безопасностью полетов, поскольку на ней построен процесс основанного на данных принятия решений. Надежные данные и информация о безопасности полетов необходимы для выявления тенденций, принятия решений и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов по отношению к целям и целевым уровням в этой области, а также для оценки риска.

193. АПКР 19 и АПКР 6 содержат требование к эксплуатанту ВТ о разработке и осуществлении официального процесса сбора и документирования данных об опасных факторах в своей деятельности, предпринимать в отношении этих факторов действия и обмениваться информацией о них, на основе сочетания реагирующих и проактивных методов сбора данных о безопасности полетов (SDCPS). А также в АПКР 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" содержится требование о создании и ведении базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах в целях содействия проведению эффективного анализа информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов и определения любых необходимых предупредительных мер.

194. Эксплуатанту ВТ необходимо определить, какие данные и информацию о безопасности полетов он должен собирать, чтобы поддерживать процесс управления эффективностью обеспечения безопасности полетов и принимать решения по обеспечению безопасности полетов.

Собранные данные и информация о безопасности полетов должны способствовать надежному измерению эффективности работы системы и оценке известных факторов риска, а также выявлению возникающих факторов риска в сфере деятельности эксплуатанта ВТ.

42. Система добровольных сообщений и обратная связь

195. Эксплуатант ВТ внедряет и поддерживает систему конфиденциальных сообщений и обратной связи. Система добровольных сообщений не может быть применена для наказания сотрудников эксплуатанта ВТ, которые эти сообщения/донесения передают, за исключением случаев, когда имеются доказательства вины сотрудника.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Рекомендации по внедрению системы добровольного и конфиденциального представления данных по безопасности полетов эксплуатанта ВТ может быть разработано и реализовано на основе предложений, приведенных в приложении 1 к настоящей Инструкции, а также в приложении 2 (2-А, 2-В, 2-С, 2-Д, 2-Е, 2-Ф) к настоящей Инструкции приведены бланки обязательных и добровольных донесений в Орган ГА.

Работников для участия в работе системе добровольных сообщений необходимо поощрять для способствования

Данные сообщений по безопасности полетов и системы обратной связи должны быть проверены, чтобы определить возникающие опасности.

Эффективность системы сообщений/донесений зависит:

- от уровня профессиональной подготовки экипажа и сотрудников эксплуатанта ВТ;
- своевременности и полноты представленной информации;
- от фактической реализации недопустимости административного наказания, к каким бы выводам анализ донесений не приводил;
- от совместимости результатов анализа донесений с данными расследования и контроль функционирования.

196. Системы добровольного представления данных о безопасности полетов следует создавать в целях сбора данных и информации о безопасности полетов, не охваченных системой обязательного представления данных о безопасности полетов. Отчеты в этих системах выходят за рамки обычного представления данных об инцидентах. В добровольных отчетах, как правило, освещаются скрытые условия, такие как ненадлежащие процедуры или правила обеспечения безопасности полетов, человеческие ошибки и т. д. Добровольное представление данных является одним из способов выявления опасных факторов. Эксплуатанту ВТ следует обеспечивать защиту данных о безопасности полетов, собранных в системах добровольного представления данных о безопасности полетов и соответствующих источниках, и информации о безопасности полетов, полученной из этих систем и источников. Надлежащее использование такой защиты обеспечит постоянное наличие данных и информации о безопасности полетов.

43. Системы представления самораскрываемых данных

197. Имеющиеся у эксплуатанта ВТ системы сбора данных о безопасности полетов посредством систем представления самораскрываемых данных, в том числе программы анализа полетных данных (АПД), система менеджмента качества эксплуатанта ВТ (QMS), проверки безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA) и обследование состояния безопасности полетов при работе в нормальных условиях (NOSS)), представляют собой примеры систем, в которых собранные данные о безопасности полетов являются результатом прямых наблюдений летных экипажей или диспетчеров УВД, соответственно. Все эти системы позволяют регистрировать показатели успешной деятельности систем и человека.



44. Результаты инспекций, проверок или обследований

198. Результаты взаимодействия между представителями государства и поставщиками обслуживания, например, инспекции, проверки или обследования, также могут быть полезным вкладом в фонд данных и информации о безопасности полетов. Данные и информация о безопасности полетов, полученные в результате такого взаимодействия, могут быть использованы в качестве свидетельства эффективности самой программы надзора Органом ГА.

45. Анализ данных

199. Проверки и другая деятельность по сбору информации полезна для руководства компании только в том случае, если информация обрабатывается и принимает форму, удобную для того, чтобы сделать имеющие смысл выводы.

Следует помнить о том, что главная цель процесса поддержки качества безопасности полетов состоит в том, чтобы оценить длительность и эффективность применяемых средств контроля рисков, используемых в процессе управления рисками, связанных с безопасностью полетов. При обнаружении значительных отклонений от существующих средств контроля Стандартом предусматривается проведение структурированного и документированного процесса профилактических и корректирующих действий, направленных на повышение эффективности средств контроля.

200. Эксплуатант ВТ должен проанализировать данные, чтобы продемонстрировать эффективность:

- управления рисками в эксплуатационных процессах организации; и
- системы управления безопасностью.

Через анализ данных, эксплуатант должен оценить, какие усовершенствования могут быть сделаны в организации в области:

- эксплуатационных процессов; и
- системы управления безопасностью.

46. Оценка системы

201. Эксплуатант ВТ должен оценить выполнение:

- связанных с БП функций эксплуатационных процессов в отношении требований к ним, и

- СУБП на предмет требований.

Оценка Системы должна привести к выявлению:

- соответствия с существующей системой управления безопасностью полётов (включая требования властей);

- несоответствия с существующей системой управления безопасностью полётов (включая требования властей);

- новые выявленные опасности.

202. Процесс SRM будет использоваться, согласно оценке:

- идентификации новых опасностей; или
- потребностей в изменениях в системе.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Эксплуатант ВТ поддерживает записи об оценках и результатах аудитов.

47. Профилактические/корректирующие действия

203. Процесс поддержки качества безопасности полетов должен включать процедуры, которые гарантируют, что корректирующие действия разработаны на основе выводов, сделанных в ходе аудиторских проверок и оценок, и подтверждают их своевременное и эффективное внедрение. Организационная ответственность за разработку и внедрение корректирующих действий возлагается на те эксплуатационные отделы, деятельность которых проверялась и оценивалась.

При обнаружении новых опасностей следует задействовать процесс управления рисками, связанных с безопасностью полетов, чтобы определить, следует ли разрабатывать новые средства контроля рисков.

204. Эксплуатант ВТ должен разработать, расположить по приоритетам, и внедрить:

- корректирующие действия для выявленных несоответствий с системой управления рисками управлениями риска; и
- профилактические действия для выявленных потенциальных несоответствий с управлением рисками.

Изученные уроки Безопасности будут рассматривать в развитии:

- корректирующие действия; и
- профилактические действия.

Эксплуатант ВТ должен предпринять необходимые корректирующие действия, на основе выявленных недостатков и расследований.

Эксплуатант ВТ должен расположить по приоритетам и своевременно осуществить корректирующие и профилактические действия.

Записи должны собираться и храниться по расположению и статусу корректирующих и профилактических действий согласно установленной политике хранения.

48. Обзор системы управления

205. Высшее руководство проводит регулярные обзоры SMS, включая:

- выводы SRM;
- результаты обеспечения безопасности; и
- изученные уроки.

Обзоры Управления должны включать оценку потребности в изменениях в организации:

- эксплуатационных процессов; и
- SMS.

49. Защита данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников

206. Цель защиты данных и информации о безопасности полетов и их соответствующих источников заключается в обеспечении их постоянной доступности для использования в целях



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

поддержания или повышения уровня безопасности полетов, а также в поощрении лиц и организаций к представлению данных и информации о безопасности полетов.

207. Важно, чтобы были защищены и лица, и организации, а также представляемые ими данные и информация о безопасности полетов. Защита предоставляется лицам и организациям путем:

- а) гарантии отсутствия наказания в связи с их отчетом;
- б) ограничения использования представленных данных и информации о безопасности полетов целями поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

Эти средства защиты применяются в тех случаях, когда не применим какой-либо из упомянутых ниже принципов освобождения.

208. Орган ГА и эксплуатант ВТ могут при необходимости и исходя из представленных данных и информации о безопасности полетов принимать предупредительные, корректирующие меры или меры по устранению недостатков в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов – предпринимать надлежащие действия, с тем чтобы:

- а) предоставить защиту от возможного причинения непосредственного вреда или телесных повреждений, вытекающего из подверженности риску для безопасности полетов, до тех пор, пока этот риск не будет выявлен и уменьшен;
- б) обеспечить принятие надлежащих мер, уменьшая до минимума вероятность повторного возникновения такого риска в будущем;
- в) предотвратить подверженность неуменьшему риску для безопасности полетов;
- д) обеспечить целостность самой системы представления данных и более крупной системы, частью которой она является.

209. Предупредительные, корректирующие меры или меры по устранению недостатков могут повлечь за собой запрет, ограничение или воспрепятствование осуществлению определенных прав, предоставлению обслуживания или эксплуатации воздушного судна до тех пор, пока не будут эффективно уменьшены выявленные риски для безопасности полетов. Защитные меры или меры предосторожности, предпринимаемые в этих целях и в рамках установленных протоколов, не должны рассматриваться как карательные или дисциплинарные. Целью таких мер является предотвращение или сведение к минимуму подверженности неуменьшему риску для безопасности полетов.

210. Защита распространяется на данные о безопасности полетов, собранные в системах добровольного представления данных о безопасности полетов, на информацию о безопасности полетов, полученную из этих систем, а также на соответствующие источники. Принципы защиты и освобождения также применяются в случаях использования информации программ анализа полетных данных (АПД), требуемых АПКР 6 ч.1 "Эксплуатация воздушных судов", защищенные в соответствии с принципами, изложенными в АПКР 19, также в случаях расследования авиационных происшествий относительно использования бортовых речевых самописцев и бортовых регистраторов визуальной обстановки (AIR), которое следует ограничивать целями, связанными с обеспечением безопасности полетов, с предоставлением надлежащих гарантий защиты при проведении проверок систем бортовых систем регистрации полетных данных, или теми случаями, когда соответствующие записи или расшифровки запрашиваются для использования в уголовных разбирательствах.



50. Совершенствование системы управления безопасности

211. Эксплуатант ВТ должен отслеживать и оценивать эффективность процессов СУБП, чтобы обеспечить постоянное совершенствование функционирования СУБП, а также непрерывно улучшать эффективность системы и управление рисками безопасности с помощью использования политики по БП и качеству целей, аудитов и результатов оценки, анализа данных, корректирующих и профилактических действий, а также обзоров управления.

Поддержание и постоянное совершенствование СУБП представляет собой непрерывную деятельность, поскольку эксплуатационные условия эксплуатанта ВТ постоянно подвергаются изменениям.

Внутренняя проверка включает оценку эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВТ, которая может предоставить информацию, полезную для принятия решений в организации. В ходе внутренней проверки необходимо оценивать все функции управления безопасностью полетов во всей организации.

212. Показатели эффективности СУБП не должны быть основаны исключительно на SPI; эксплуатантам ВТ следует стремиться к применению различных методов, позволяющих определять эффективность СУБП, измерять итоговые показатели и результаты процессов, а также оценивать информацию, собранную в ходе этой деятельности. Такие методы могут включать:

а) Проверки. Включают как внутренние проверки, так и проверки, проводимые другими организациями.

б) Оценки. Включают оценки культуры обеспечения безопасности полетов и эффективности СУБП.

в) Мониторинг событий. Предполагает мониторинг повторяющихся событий, в том числе авиационных происшествий и инцидентов, а также ошибок и ситуаций нарушения правил.

г) Обзоры состояния безопасности полетов. Включают обзоры в отношении культуры, предоставляющие полезную информацию об участии персонала в функционировании СУБП. С их помощью может также быть получен показатель уровня культуры обеспечения безопасности полетов в организации.

д) Анализ на уровне руководства. Предусматривает проверку того, достигает ли организация целей в области обеспечения безопасности полетов, и представляет собой возможность рассмотреть всю имеющуюся информацию о безопасности полетов, с тем чтобы определить общие тенденции. Важно, чтобы старшее руководство анализировало эффективность СУБП.

Это может осуществляться в качестве одной из функций комитета высшего уровня по вопросам обеспечения безопасности полетов.

е) Оценка SPI и SPT. Может проводиться в рамках анализа на уровне руководства. Учитывает тенденции, а при наличии соответствующих данных можно проводить сравнение с данными других поставщиков обслуживания, Органа ГА или с глобальными данными.

ж) Использование извлеченных уроков, основанных на информации, полученной из систем представления данных о безопасности полетов и результатах, проводимых эксплуатантом ВТ расследований в области безопасности полетов. Результатом должна стать реализация улучшений в области обеспечения безопасности полетов.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Процессы мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и внутренней проверки способствуют эксплуатанту ВТ постоянному совершенствованию эффективности обеспечения безопасности полетов. Постоянный мониторинг функционирования СУБП, ее систем контроля факторов риска для безопасности полетов и вспомогательных систем ведут к достижению поставленных целей области эффективности обеспечения безопасности полетов эксплуатанта ВТ и Органа ГА в том числе.

51. Программа анализа полетных данных (ПАПД)

213. Эксплуатанту ВТ, эксплуатирующего самолеты с сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его СУБП. Эксплуатант ВТ, эксплуатирующего вертолеты, имеющих сертифицированную взлетную массу более 7000 кг или пассажироместимость более 9 человек и оснащенного самописцем полетных данных, должен разработать и осуществлять программу анализа полетных данных в рамках своей СУБП.

Эксплуатант ВТ может на контрактной основе передать осуществление программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

214. Программа анализа полетных данных не влечет за собой принятия мер в виде наказания и включает надлежащие меры предосторожности в целях защиты источника(ов) таких данных.

В рамках своей СУБП эксплуатант ВТ создает систему документации по безопасности полетов, предназначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом в соответствии с требованиями, изложенных в АПКР 6 ч.1 приложения 15 и приложения 3 к настоящей Инструкции, а также в качестве рекомендуемого инструктивного материала Док.ИКАО 10000, издание 2, 2021г.

52. Компонент 4. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

215. Эксплуатант ВТ пропагандирует безопасность полетов как базовую ценность, на практике содействовать внедрению реальной культуры безопасности полетов. Содействие процессу обеспечения безопасности полетов обеспечивает необходимое знание предмета и подготовку сотрудников. Реализация этого процесса осуществляется путем подготовки и обучения персонала и эффективного информационного взаимодействия и обмена информацией в организации.

216. Эксплуатанту ВТ следует внедрить и осуществлять процессы и процедуры, способствующие эффективному двустороннему информационному взаимодействию на всех уровнях организации. Сюда должны входить четкие стратегические указания руководства организации и возможность представления информации "снизу-вверх", поощряющую всех сотрудников к представлению открытых и конструктивных отзывов

Многие процессы, определенные в политических документах, руководствах по управлению рисками и в главах СУБП, относящихся к поддержке качества безопасности полетов, создают основу указанной деятельности. Тем не менее, эксплуатант ВТ определяет процессы установления связи между сотрудниками и руководителями эксплуатанта ВТ.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

217. Высшее руководство продвигает рост позитивной культуры безопасности посредством:

- публикаций обязательств по БП высшего руководства, адресованных всему персоналу компании;
- видимой демонстрации выполнения элементов СУБП;
- доведения обязанностей по поддержанию безопасности до персонала организации;
- чёткого и регулярного доведения политики по безопасности, целей, стандартов, и результатов её выполнения всем служащим организации;
- эффективной системы конфиденциальных сообщений с обратной связью;
- использования системы доведения информации по безопасности полетов, которая обеспечивает эффективный доступ, хранение и использование;
- распределения средств для внедрения и поддержания СУБП.

218. К типичным позитивным культурам безопасности относятся следующие:

а) *Культуры с системой информированности.* Администрация способствует развитию такой культуры, когда люди осознают факторы опасности и риска, присущие их участку работы. Персоналу обеспечивается возможность приобретения знаний, навыков и опыта, необходимых для безопасной работы, и его поощряют к выявлению факторов угрозы безопасности и поиску путей их преодоления.

б) *Культуры с системой обучения.* Обучение рассматривается как нечто большее, чем необходимость в начальной профессиональной подготовке; скорее, оно расценивается как процесс, идущий на протяжении всей жизни. Сотрудников стимулируют развивать и применять их собственные навыки и знания для повышения уровня безопасности в организации. Администрация обновляет знания персонала, касающиеся вопросов безопасности, и поступающие сведения о случаях угрозы безопасности передаются обратно персоналу с тем, чтобы каждый мог извлечь для себя соответствующий урок.

в) *Культуры с системой донесений.* Менеджеры и эксплуатационный персонал свободно обмениваются критически важной информацией по вопросам безопасности без угрозы применения репрессивных мер. Это часто называется созданием корпоративной культуры донесений. Сотрудники имеют возможность сообщать об опасных факторах или проблемах с безопасностью по мере их обнаружения, не опасаясь при этом каких-либо санкций или неловкого положения.

г) *Справедливые культуры.* Хотя некарательная среда является основой для формирования хорошей культуры с системой донесений, сотрудники должны знать и быть согласны с тем, какое поведение является приемлемым или неприемлемым. Руководящий персонал не должен терпимо относиться к фактам небрежности или преднамеренного нарушения норм даже в условиях некарательной среды. Справедливая культура признает, что в определенных обстоятельствах может возникнуть необходимость в принятии репрессивных мер и определении границы между приемлемыми и неприемлемыми действиями или деятельностью.

Информирование и осведомленность о результатах системы управления безопасностью полетов эксплуатант ВТ должен информировать весь персонал как минимум раз в год.

Эксплуатант ВТ должен обеспечить доступ к результатам действия СУБП органом ГА, в соответствии с установленными соглашениями и программами надзора.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Эксплуатант ВТ должен документировать требования, предъявляемые к своему персоналу по занимаемым им должностям, а также обеспечить, чтобы лица, находящиеся на должностях, отвечали требованиям компетенции.

53. Подготовка и обучение

219. Формирование в организации культуры безопасности полетов неразрывно связано с эффективным осуществлением программы подготовки в области управления безопасностью полетов. Все сотрудники должны быть знакомы с концепцией, политикой, процедурами и практикой организации в области обеспечения безопасности полетов и со своими функциями и обязанностями в рамках структуры управления безопасностью полетов. Подготовку по вопросам обеспечения безопасности полетов следует начинать с этапа ознакомительного инструктажа для вновь нанятых сотрудников и продолжать на всем протяжении их работы в организации.

220. Специализированную подготовку по вопросам управления безопасностью полетов необходимо организовывать для тех сотрудников, которые по работе связаны с конкретными аспектами обеспечения безопасности полетов. Программа подготовки должна гарантировать понимание и соблюдение всеми сотрудниками политики и принципов данной организации в области безопасности полетов, а также знание своих функциональных обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

221. В зависимости от характера выполняемой работы уровень требуемой подготовки по вопросам управления безопасностью полетов может быть, например:

- корпоративные занятия по безопасности полетов для всех сотрудников;
- подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава;
- курсы для эксплуатационного персонала (пилоты, диспетчеры воздушного движения, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и перронный персонал);
- подготовка для специалистов по обеспечению безопасности полетов (МБП и специалисты по анализу полетных данных).

222. Начальная подготовка в области безопасности полетов для всех сотрудников одной из функций подготовки по вопросам управления безопасностью полетов является ознакомление с целями СУБП организации и необходимостью формирования культуры безопасности полетов. Все сотрудники должны прослушать базовый вводный курс, рассматривающий следующие аспекты:

- основные принципы управления безопасностью полетов;
- корпоративная концепция безопасности полетов, политика и стандарты в области безопасности полетов (включая корпоративный подход к мерам дисциплинарного характера в сфере обеспечения безопасности полетов, комплексный характер управления безопасностью полетов, принятие решений по управлению факторами риска, культура безопасности полетов и т. д.);
- важность соблюдения политики в области безопасности полетов и процедур, являющихся составной частью СУБП;
- организация работы, функции и обязанности сотрудников по обеспечению безопасности полетов;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- корпоративный опыт в сфере безопасности полетов, включая области системных недостатков;
- корпоративные цели и задачи в области безопасности полетов;
- корпоративные программы управления безопасностью полетов (например, системы представления данных об инцидентах, LOSA и NOSS);
- необходимость постоянной внутренней оценки показателей безопасности полетов в организации (например, опросы сотрудников, проверки и оценки состояния безопасности полетов);
- представление данных о происшествиях, инцидентах и возможных угрозах;
- каналы связи по вопросам безопасности полетов;
- обратная связь и методы распространения информации о безопасности полетов;
- программы стимулирования в области обеспечения безопасности полетов (если таковые имеются);
- проверки состояния безопасности полетов;
- популяризация и распространение информации о безопасности полетов.

223. Подготовка по вопросам безопасности полетов для руководящего состава. Необходимо, чтобы руководители понимали принципы, на которых основывается функционирование СУБП. В процессе подготовки необходимо ознакомить руководящий персонал с принципами СУБП и их обязанностями и ответственностью в сфере обеспечения безопасности полетов.

224. Желательно также ознакомить руководителей с правовыми аспектами проблемы, например, с их должностной юридической ответственностью.

225. Ответственный руководитель и руководящий персонал должны пройти особую подготовку, включающую следующие темы:

- a) специальное информирование новых ответственных руководителей и лиц, занимающих соответствующие должности, об их ответственности и обязанностях, связанных с СУБП;
- b) важность соблюдения национальных требований и требований организации в области обеспечения безопасности полетов;
- c) приверженность руководства;
- d) распределение ресурсов;
- e) популяризация вопросов политики в области обеспечения безопасности полетов и СУБП;
- f) содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов;
- g) эффективный обмен информацией между подразделениями;
- h) цель в области обеспечения безопасности полетов, SPT и пороговые уровни;
- i) политика дисциплинарных мер.

226. Специализированная подготовка по вопросам безопасности полетов. Для выполнения некоторых функций в сфере обеспечения безопасности полетов требуется специально подготовленный персонал. К этим функциям относятся:

- расследование опасных событий;
- контроль за показателями безопасности полетов;
- выполнение оценок состояния безопасности;
- управление базами данных о безопасности полетов;
- проведение проверок в сфере обеспечения безопасности полетов.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Важно, чтобы сотрудники, выполняющие эти задачи, получили достаточную подготовку по использованию специальных методов и процедур. В зависимости от объема требуемой подготовки и уровня информированности по вопросам управления безопасностью полетов в организации может потребоваться привлечь внешних специалистов для проведения подготовки.

227. Подготовка в области безопасности полетов для эксплуатационного персонала. В дополнение к корпоративным ознакомительным инструктажам, о которых говорилось выше, сотрудникам, непосредственно задействованным в области производства полетов (члены летного экипажа, диспетчеры, инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов и т. д.), потребуется более детальная специализированная подготовка по безопасности полетов в следующих областях:

- а) процедуры представления донесений об авиационных происшествиях и инцидентах;
- б) специфические опасности, с которыми сталкивается эксплуатационный персонал;
- в) процедуры представления донесений об опасностях;
- г) специальные инициативы в области безопасности полетов, например,
 - 1) программа АПД;
 - 2) программа LOSA;
 - 3) программа NOSS;
- д) комиссия (комиссии) по безопасности полетов;
- е) сезонные угрозы/опасности и процедуры в области безопасности полетов (полеты в зимнее время и т.д.);
- ж) порядок действий в аварийных ситуациях.

228. Подготовка для менеджеров по вопросам безопасности полетов. Лицо, отобранное для выполнения функций МБП, должно быть знакомым с большинством аспектов функционирования организации, ее деятельностью и персоналом.

Области, в которых может потребоваться обучение для МБП, включают:

- ознакомление с различными типами воздушных судов, видами полетов, маршрутами и т.д.;
- понимание роли человека в установлении причин и предотвращении авиационных происшествий;
- функционирование СУБП;
- расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- планирование кризисного регулирования и действий в аварийной ситуации (обстановке);
- популяризация аспектов обеспечения безопасности полетов;
- навыки коммуникации;
- компьютерные навыки (обработка текстов, подготовка электронных таблиц и управление базами данных);
- подготовка или ознакомление со специальными дисциплинами (например, CRM, АПД, LOSA и NOSS).

229. Обучение для всех сотрудников эксплуатанта ВТ должно включать:

- начальное обучение;
- периодическое обучение.
- Служащие должны получить обучение, соответствующее их:
 - уровню ответственности;
 - уровню влияния на БП продукта/услуг, предоставляемых эксплуатантом ВИ.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Обеспечить регулярность обучения, которое должно периодически:

- пересматриваться;
- обновляться.

54. Популяризация вопросов безопасности полетов

230. Популяризация вопросов безопасности полетов тесно связана со сферой подготовки в области безопасности полетов и распространения информации о безопасности полетов. Речь идет о проводимых организацией мероприятиях, призванных обеспечить понимание сотрудниками целей введения процедур по управлению безопасностью полетов, задач управления безопасностью полетов, причин принятия конкретных действий по обеспечению безопасности полетов и т. д.

Для того чтобы предлагать решения выявленных проблем безопасности, сотрудники должны знать о тех источниках опасности, которые уже установлены, и предпринимаемых мерах корректирующего характера. Поэтому в ходе мероприятий по популяризации и в учебных программах необходимо обосновывать необходимость введения новых процедур.

231. МБП должен также обеспечивать широкое распространение информации об уроках, извлеченных из расследований, предыдущих происшествий или опыта самой организации и других организаций. Таким образом, обмен информацией о безопасности полетов направлен на:

а) *обеспечение всесторонней осведомленности всех сотрудников о СУБП.* Это хороший способ популяризации политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов;

б) *распространение информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов.* Информация, критически важная для безопасности полетов – это конкретная информация, связанная с такими проблемами обеспечения безопасности полетов и факторами риска для безопасности полетов, из-за которых организация может оказаться подверженной риску для безопасности полетов. Это может быть информация о безопасности полетов, полученная из внутренних или внешних источников, таких как извлеченные уроки, или связанная со средствами контроля факторов риска для безопасности полетов. Эксплуатант ВТ определяет, какая информация считается критически важной для обеспечения безопасности полетов и когда ее следует распространять;

в) *повышение осведомленности о новых средствах контроля факторов риска и корректирующих мерах.* Факторы риска для безопасности полетов, с которыми сталкивается поставщик обслуживания, со временем будут изменяться, и информация об этих изменениях, идет ли речь о выявлении нового фактора риска для безопасности полетов или об изменениях в средствах контроля факторов рисков для безопасности полетов, должна будет доводиться до сведения соответствующих сотрудников;

г) *предоставление информации о новых или скорректированных процедурах обеспечения безопасности полетов.* При обновлении процедур обеспечения безопасности полетов важно доводить информацию об этих изменениях до сведения соответствующих сотрудников;

е) *содействие формированию позитивной культуры обеспечения безопасности полетов и поощрение сотрудников к выявлению опасных факторов и представлению информации о них.* Обмен информацией о безопасности полетов направлен в обе стороны.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Важно, чтобы все сотрудники сообщали организации о проблемах безопасности полетов посредством системы представления данных о безопасности полетов;

г) *обеспечение обратной связи*. Направление сотрудникам, представляющим отчеты о безопасности полетов, ответов с информацией о том, какие были приняты меры для решения выявленных проблем.

55. Методы популяризации

232. Для получения и усвоения информации о безопасности полетов ее адресат, прежде всего, должен обладать позитивной мотивацией. Без этого самые продуманные и подготовленные меры вряд ли дадут желаемый результат.

Пропаганда, просто призывающая не делать ошибок, быть более внимательными и т. д., малоэффективна, т. к. не содержит элементов, ориентированных на личное сопереживание. Такой подход к вопросам безопасности полетов иногда называют "лозунговым".

233. При выборе тематики для компании по популяризации следует исходить из потенциальных возможностей контроля и снижения потерь. Поэтому необходимо ориентироваться на опыт, полученный в результате происшествий или предпосылок к происшествию, результаты анализа опасных событий и выводы текущих проверок в области безопасности полетов. Кроме того, следует поощрять представление сотрудниками своих предложений по тематике популяризации.

234. Эффективность любых средств распространения информации, будь то устные или письменные сообщения, плакаты, видеоматериалы, слайды и т. д., определяется талантом, умением и опытом. Иногда лучше вообще обойтись без информации, чем распространять некачественную информацию. Поэтому профессионализм подачи информации является залогом успеха у целевой аудитории.

235. После принятия решения о распространении информации, касающейся безопасности полетов, необходимо рассмотреть следующие важные факторы:

- а) Аудитория. Информация должна быть подготовлена и преподнесена аудитории с учетом уровня ее подготовленности.
- б) Реакция. Каков ожидаемый результат?
- в) Средство подачи. Самым простым и дешевым является письменный материал, однако он бывает и наименее эффективным.
- г) Стиль презентации. Здесь речь может идти об использовании юмора, графических материалов, фотографий и других способов привлечь внимание аудитории.

236. В идеале программа популяризации вопросов безопасности полетов будет основана на нескольких различных методах коммуникации. Обычно в этих целях используются следующие формы:

а) *Устные сообщения*. Это, пожалуй, наиболее эффективный метод, особенно если его дополняет визуальная презентация. В то же время этот метод требует наибольших затрат, времени и усилий для сбора аудитории, подготовки пособий и оборудования. Некоторые специалисты по безопасности полетов посещают различные организации и проводят лекции и семинары.

б) *Письменные сообщения*. Этот метод наиболее популярен в силу его оперативности и экономичности. Однако обилие письменных материалов отрицательно отражается на нашей способности воспринимать их. Печатные сообщения по вопросам безопасности полетов конкурируют в борьбе за внимание аудитории с огромным



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

количеством других письменных материалов. В эпоху цифровых носителей печатным материалам еще труднее обратить на себя внимание. Для эффективного донесения информации могут потребоваться профессиональные консультации или помощь.

с) *Видеоматериалы.* Использование видеоматериалов позволяет сочетать преимущества динамичного изображения и звука для эффективной передачи конкретной информации по вопросам безопасности полетов. Вместе с тем использование видеоматериалов имеет два серьезных недостатка: стоимость изготовления и необходимость использования специального оборудования для просмотра. Тем не менее, эта форма может быть эффективной для обеспечения широкого распространения информации в рамках разнородной организационной структуры, что позволит избежать дополнительных затрат на поездки персонала. Сегодня видеоматериалы могут рассылаться в электронном формате или на компакт-дисках (CD). В продаже имеются разнообразные видеоматериалы по безопасности полетов, причем многие из них указаны на соответствующих сайтах в Интернете.

д) *Видеотерминалы.* Для представления информации на таких крупных мероприятиях, как конференции, использование кабинок с видеотерминалами является эффективной формой "самоинструктажа". Необходимы подготовка и опыт для представления не только требуемой информации, но и имиджа организации. Недостатками этого метода являются затраты на использование, а также (если терминал работает по принципу самообслуживания) статичная и не всегда интересная презентация. Для обеспечения эффективного донесения информации требуются рекомендации или помощь профессионалов.

е) *Веб-сайты.* Многие из перечисленных выше методов популяризации вряд ли привлекут внимание представителей поколения, которое выросло в эпоху персональных компьютеров, цифровых игр и Интернета. Глобальное проникновение Интернета открывает широкие возможности для совершенствования в сфере популяризации вопросов безопасности полетов. Даже небольшие компании могут создать и поддерживать веб-сайт для распространения информации о безопасности полетов.

ф) *Конференции, симпозиумы, семинары, практикумы* и т. д. Перечисленные форумы являются идеальным средством популяризации вопросов безопасности полетов. Их спонсорами могут быть организации, регламентирующие ведомства, отраслевые объединения, учреждения по безопасности полетов, университеты, изготовители и т. д. Такие форумы не только позволяют популяризировать вопросы безопасности полетов, но и помогают установлению контактов в области обеспечения безопасности полетов.

237. Эксплуатант ВТ должен изучать извлеченные уроки безопасности. Полученные уроки должны использоваться для постоянного улучшения уровня безопасности полетов.

Эксплуатант ВТ должен публиковать информацию относительно изученных уроков по безопасности полетов, включая внешних поставщиков услуг и предусмотреть вопрос о передаче какой-либо информации о безопасности полетов на занятиях эксплуатанта ВТ.

238. Эксплуатант ВТ оценивать эффективность своего обмена информацией о безопасности полетов, проверяя получение и понимание сотрудниками распространяемой информации, критической для обеспечения безопасности полетов. Это можно осуществить при проведении внутренних проверок или при оценке эффективности функционирования СУБП.

Мероприятия по популяризации вопросов безопасности полетов следует проводить на протяжении всего цикла функционирования СУБП, а не только в его начале.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Эксплуатант ВТ должен включить заявление о развитии позитивной культуры безопасности в свою политику безопасности.

239. Эффективный метод обеспечения безопасности заключается в достижении того, чтобы у эксплуатанта ВТ выработалась позитивная культура безопасности. В упрощенном виде это означает, что весь персонал должен быть ответственным за все свои действия и учитывать их возможные последствия для безопасности полетов. Все решения, принимаемые, например, советом директоров, ответственным руководителем, комитетом по БП, водителем на перроне или инженером по техническому обслуживанию, должны учитывать соответствующие последствия для безопасности полетов.

Позитивная культура безопасности должна генерироваться “сверху вниз” и полагаться на высокую степень доверия и уважения между сотрудниками и руководством.

Сотрудники должны быть уверены в том, что они получают поддержку во всех своих решениях, принимаемых в интересах безопасности полетов.

240. Признаки позитивной культуры безопасности:

а) старший руководящий состав уделяет большое внимание вопросам безопасности полетов как составной части стратегии контроля факторов риска (т.е. минимизации потерь);

б) лица, принимающие решения и эксплуатационный персонал придерживаются реалистического взгляда на кратковременные и долговременные опасные факторы, присутствующие в деятельности эксплуатанта ВТ.

в) лица, занимающие высокие руководящие должности:

1) укрепляют производственный климат, способствующий позитивному отношению к критике, замечаниям и информации, поступающей с более низких уровней эксплуатанта ВТ по вопросам безопасности;

2) не используют свое влияние для навязывания своих взглядов подчиненным;

3) принимают меры для уменьшения последствий выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полетов.

д) старший руководящий состав способствует созданию некарательной производственной среды. В некоторых организациях вместо “некарательной культуры” используется термин “справедливая культура”. Под термином “некарательный” не подразумевается безоговорочный иммунитет;

е) на всех уровнях организации существует понимание важности передачи соответствующей информации по вопросам безопасности полетов (как внутри организации, так и в отношениях с внешними объектами);

ф) существуют реалистичные и действенные правила в отношении опасных факторов, вопросов безопасности полетов и потенциальных источников ущерба;

г) персонал хорошо подготовлен и осознает последствия небезопасных действий;

h) число случаев рискованного поведения незначительно, и в организации существует этика безопасности, которая не поощряет такое поведение.

56. Планирование безопасности

241. Эксплуатант ВТ должен утвердить и поддерживать план управления безопасностью для того, чтобы соответствовать целям безопасности, описанным в Политике.

В соответствии с общей управленческой практикой управление безопасностью полетов начинается с тщательного планирования. С целью усовершенствовать методов управления



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

безопасностью полетов, эксплуатант ВТ назначает ответственное лицо по вопросам безопасности полетов и группу ключевых линейных менеджеров, ответственных за организацию и обеспечение полетов.

Группу планирования необходимо использовать в качестве основы существующих ресурсов путем оценки текущих возможностей эксплуатанта ВТ в сфере управления безопасностью (включая опыт, знания, процессы, процедуры, ресурсы и т. д.).

242. Необходимо выявить недостатки в накопленном опыте управления безопасностью и определить ресурсы, способные оказать содействие в разработке и внедрении СУБП. Во многих эксплуатационных подразделениях могут существовать внутренние процедуры для расследования инцидентов, выявления опасных факторов, мониторинга показателей безопасности и т. д. Их следует проанализировать и, возможно, модифицировать для интегрирования в СУБП.

Необходимо, чтобы эксплуатант ВТ вновь использовал максимально возможное число существующих процедур в связи с отсутствием какой-либо необходимости в замене известных и эффективных процедур. Разработка СУБП на такой базе опыта будет связана с меньшим нарушением производственного процесса. В ходе этого анализа группе планирования следует также изучить наилучшую отраслевую практику в области управления безопасностью путем проведения консультаций с другими организациями аналогичного размера и с аналогичными задачами.

Приложение 1

Рекомендации по внедрению системы добровольного и конфиденциального представления данных по безопасности полетов эксплуатанта ВТ.

1. Политика эксплуатанта ВТ в области представления информации об опасных факторах

1. Для реализации заявленной политики, эксплуатант ВТ организует у себя в рамках СУБП Систему добровольного и конфиденциального представления данных (далее-СДКПД) сотрудниками обо всех допущенных ими ошибках и обнаруженных опасных факторах, особых ситуациях или инцидентах, которые могут создавать угрозу безопасному выполнению производственных процессов.

2. Целью СДКПД эксплуатанта ВТ является повышение безопасной деятельности в авиационной отрасли путем сбора данных об имеющихся и потенциальных недостатках в обеспечении полетов, которые в противном случае не могли быть представлены через другие каналы. Такие донесения могут касаться происшествий, опасных факторов или угроз для безопасности деятельности в авиационной отрасли.

3. Структура эксплуатанта ВТ должна обеспечивать эффективное функционирование СДКПД. СДКПД представляет собой систему добровольного, ненаказуемого, конфиденциального представления данных о происшествиях и опасных факторах, руководимую уполномоченным структурным подразделением.

Она обеспечивает канал для добровольного представления данных об авиационных происшествиях или опасных факторах, связанных с деятельностью организации в авиационной отрасли, не раскрывая личности сотрудника, предоставляющего данные.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

4. При создании такой системы организация должна решить, включать ли в нее или, наоборот, выделить из нее систему представления данных об охране труда, здоровья, и окружающей среды (ОТОСБ). Это может зависеть от намерений или требований соответствующих руководителей эксплуатационной деятельности и системы ОТОСБ. Если компания имеет отдельную систему представления данных об охране труда, здоровья и окружающей среды, это должно быть соответствующим образом отмечено в документации для сведения лиц, предоставляющие данные.

5. Выявленные факторы риска доводятся до сведения всех руководителей структурных подразделений и ведущих специалистов эксплуатанта ВТ для анализа и принятия мер по устранению недостатков.

6. Руководство эксплуатанта ВТ обязуется не применять мер дисциплинарного воздействия в отношении сотрудников, сделавших своевременное добровольное сообщение о допущенных ими в процессе производственной деятельности ошибках, приведших к нарушениям норм или правил, действующих в организации, если эти ошибки не повлекли за собой человеческие жертвы и значительные материальные потери.

7. Наличие добровольного сообщения, в случае преднамеренного нарушения, не является основанием для освобождения от ответственности, если анализ ситуации, связанной с нарушением требований нормативных документов, регламентирующих летную или иную производственную деятельность, покажет, что нарушение было преднамеренным, умышленным, т.е., сотрудник ясно осознавал, что его действия или бездействие приведут к нарушению производственных стандартов безопасности эксплуатанта ВТ, к нарушителю могут быть приняты меры дисциплинарного или административного воздействия в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

8. Установленная у эксплуатанта ВТ методика сбора, регистрации и распространения информации, получаемой из добровольных сообщений, обеспечивает конфиденциальность данных о личности сотрудника, представившего информацию. Если руководитель, отвечающий за функционирование СДКПД, удовлетворен полностью и корректностью представленной информации, то следует удалить сведения о личности, представившего данные из полученной информации, и вводит ее в базу данных СДКПД. Если потребуется получение информации от третьих лиц, будут использованы только обезличенные данные.

9. Осознание сотрудниками эксплуатанта ВТ важности личного вклада в реализацию мероприятий по повышению уровня безопасности полетов и в том числе развитие системы качества организации гражданской авиации позволит более эффективно использовать их знания, навыки и личные качества.

Информацию об опасных факторах для безопасности полетов и мероприятиях по их устранению могут быть распространены в организации, а также эти сведения возможно доводить по договоренности в порядке обмена другим заинтересованным организациям в обезличенном виде.

Сотрудники эксплуатанта ВТ, активно и эффективно участвующие в работе СДКПД могут поощряться морально и материально руководством эксплуатанта ВТ, а также иметь приоритет в служебном продвижении.

2. Основные принципы и порядок функционирования Системы добровольного и конфиденциального представления данных



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

10. Основные принципы и порядок функционирования Системы добровольного и конфиденциального представления данных вводится в действие приказом Руководителя эксплуатанта ВТ с целью сбора информации о недостатках в обеспечении безопасности полетов, планированию и проведению в организации профилактической работы по предотвращению авиационных событий.

Одним из основных компонентов такой работы является получение максимального количества информации о процессах, каким-либо образом негативно влияющих на безопасность полетов.

11. СДКПД позволяет:

а) своевременно информировать руководство эксплуатанта ВТ, МБП о допущенных ошибках, опасных факторах, особых ситуациях или инцидентах, которые могут создавать угрозу безопасному выполнению производственных процессов с целью определения причин и проведения соответствующих процедур по устранению (уменьшению до приемлемого уровня) риска для людей и материальных ценностей;

б) осуществлять сбор и анализ информации о случаях возникновения реальной, либо потенциальной угрозы безопасности полетов;

в) выявлять недостатки в организации профилактической работы по предотвращению авиационных событий.

Принципиальной основой СДКПД, обеспечивающей эффективность ее работы, является:

а) независимость от органов ГА;

б) конфиденциальность личности корреспондентов;

в) тщательный анализ каждого сообщения и использование имеющейся в ней информации для разработки и внедрения профилактических мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов;

г) установление обратной связи с сотрудниками, представившими информацию;

д) совершенствование производственных процессов за счет обмена информацией по аспектам безопасности полетов с целью систематизации профилактических мероприятий и осуществления постоянного контроля внедрения.

12. Система добровольного и конфиденциального представления данных распространяется на всех сотрудников эксплуатанта ВТ и призвана привлечь авиационных специалистов к работе по выявлению всех негативных моментов или тенденций в организации, обеспечении, выполнении полетов и обслуживании авиационной техники. Разработка и реализация мероприятий по поступающим добровольным сообщениям является существенным вкладом в надежное и безаварийное функционирование эксплуатанта ВТ.

Сотрудникам эксплуатанта ВТ необходимо сообщать о любом опасном факторе, который способен нанести ущерб безопасности полетов или деловой репутации эксплуатанта ВТ.

Если есть сомнение относительно важности того или иного события для обеспечения безопасности, то о нем следует доложить. Поступающая информация является базой для совершенствования профилактической работы по повышению уровня безопасности полетов эксплуатанта ВТ.

13. Сообщение, содержащее информацию о собственных ошибках, которые могут быть временно скрыты от должностных лиц, считается добровольным, если оно было подано по



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

любым доступным каналам связи непосредственно после окончания производственного цикла (полета – для летного и кабинного экипажей).

При этом необходимо в обязательном порядке доложить о допущенных ошибках своему непосредственному руководителю.

14. Предложения сотрудников, направленные на устранение недостатков в работе подразделений и служб, в том числе и сторонних организаций, предоставляющих услуги по обеспечению полетов, будут рассматриваться в процессе разработки и реализации профилактических мероприятий.

15. Сообщения о нарушениях в обеспечении полетов со стороны сторонних организаций, служб аэропортов и др., влияющих на нормальное функционирование летного и кабинного экипажей воздушного судна, могут записываться на обратной стороне задания на полет (листа замечаний). Эти сообщения направляются командованием летных подразделений в Инспекцию по безопасности полетов, где анализируются для оперативного принятия мер.

16. Добровольное сообщение может быть направлено круглосуточно сотруднику по обеспечению полетов/ полетному диспетчеру эксплуатанта ВТ по телефону (все разговоры по данному телефону рекомендовано записывать на носитель информации) для передачи в МБП либо, если корреспондент считает это необходимым, МБП эксплуатанта ВТ лично.

Письменные добровольные сообщения составляются как в произвольной форме, так и на бланке добровольных сообщений и могут быть написаны от руки или в текстовом редакторе.

17. Добровольное сообщение может быть направлено в адрес МБП в письменном виде по почте, почтовым отправлением через канцелярию эксплуатанта ВТ, по электронной почте и иных способов связи. Также, сообщение можно оставить на сайте эксплуатанта ВТ в разделе «Система добровольного и конфиденциального представления данных».

Желательно, чтобы отправитель указывал в сообщении свои данные, так как может возникнуть необходимость в получении дополнительной информации и (или) проверке её достоверности.

Руководство эксплуатанта ВТ гарантирует конфиденциальность корреспондента.

18. Сообщение рекомендуется направлять в кратчайшие сроки с момента возникновения опасного события или ситуации, угрожающей или создающей потенциальную, по мнению корреспондента, угрозу безопасности полетов.

Информация должна предоставляться в виде, позволяющем специалистам, проводящим обработку и анализ сообщений, понять суть описываемой ситуации, оценить степень опасности, определить причины их вызывающие и разработать соответствующие профилактические мероприятия.

3. Учет, рассмотрение и анализ добровольных сообщений

19. Добровольные сообщения вне зависимости от формы подачи учитываются МБП эксплуатанта ВТ в специальном журнале с указанием даты и времени приема и хранятся до окончания реализации разработанных на их основе мероприятий (во всех случаях не менее трех лет).

20. Поступающие сообщения анализируются МБП, проводится проверка их достоверности, а при необходимости – служебное расследование. Результаты расследования с указанием срока исполнения направляются руководителю подразделения, имеющего



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

отношение к событию, для выработки и принятия профилактических мер. МБП контролирует качество работ по устранению выявленных недостатков, эффективность профилактических мероприятий и информирует сотрудника, выявившего недостаток, о принятых, по его сообщению, мерах.

Если событие, о котором сделано добровольное сообщение, попадает в перечень инцидентов/серьезных инцидентов/событий АПКР-13, то по нему проводится расследование в установленном порядке.

21. Разработанные на основании добровольных сообщений мероприятия доводятся до сведения и обязательны для исполнения всеми работниками подразделений и служб эксплуатанта ВТ.

Результаты работы по системе добровольных сообщений отражаются в информационных сообщениях, либо анализах по безопасности полетов эксплуатанта ВТ.

Рекомендуемая форма бланка добровольного сообщения СДКЦД эксплуатанта ВТ

<p>Бланк добровольного сообщения № _____ (№ заполняется ответственным сотрудником авиапредприятия) (в рамках системы управления безопасностью полетов)</p> <p>Руководитель авиапредприятия гарантирует, что за сообщение никто не будет подвергнут преследованию</p> <p>Краткое описание события</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Описание фактора опасности, обусловившего событие</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Какие меры, по Вашему мнению, следует предпринять для устранения факторов опасности</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;">Контакты заявителя (заполняется заявителем)</p> <p>Ф.И.О. _____ Дата _____</p> <p>Моб. тел. _____</p> <p>E-mail: _____</p>
--



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение 2

Бланки обязательных и добровольных донесений в Орган ГА

Приложение 2-А

ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ДОНЕСЕНИЕ _____

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg; ☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 📠 +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

Заполнить/отметить соответствующие разделы формы

1. Тип и серия ВС		2. Регистрационный № ВС:		3. Эксплуатант воздушного транспорта:				4. Дата происшествия:		
ПОЛЕТНЫЕ И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ										
5. № рейса	9. День	12. Ветер	ВПП	18. Осадки		19. Обледенение	20. Турбулентность	22. Фаза полета		23. Тип рейса
6. Из	Ночь Сумерки	13. Скорость/ IAS kts/ км/ч	16. Испол- зованное	Дождь	Слабые	Слабое	Слабая	На парковке	Регуляр. Пассажир	
				Снег	Умерен.	Умерен.	Умеренная	На рулении	Чартер. Пассажир.	
				Град	Сильные	Сильное	Сильная	Взлет	Регуляр. Груз.	
								Первонач. набор высоты	Чартер. Груз.	
7. В	10. Время/ UTC	14. Высота	17. Состояние	21. Облачность/Высота/Количество				Набор высоты	Обзорный	
								Горизонт. Полет	Турист.	
								Снижение	С/хоз.	
								Ожидание	Деловая	
8. Географ. положение (координат)	11. Видимость	15. Температура воздуха /OAT С°	Сухой Влажный Лед Снег Грязь					Заход	Групповой	
								Приземление	Позицион- ный	
								Фигурный пилотаж	Перегоноч- ный	
								Парение	Пробный	
									Учебный	
Описание:										
24. Повреждения при нахождении на земле					При ТО Без ТО		При наземном обслуживании При загрузивании			
25. Место расположения ВС		26. Степень повреждения ВС				27. Наличие и характер опасных грузов				
		28. Гражданство пассажиров								
29. Организация ТО			30. Данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ				31. Изготовитель извещен: ДА/ НЕТ			

Издание 01
Ревизия 00

Дата издания: 05.02.2024г.
Дата ревизии:

Стр.65/148



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

32. а) Число членов экипажа/пассажиров на борту ВС, в том числе погибших/получивших телесные повреждения;

б) Число погибших/получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту ВС:

33. Место работы	35 Должность лица, оформившего донесение	36. ФИО	37. Адрес и тел. (если отличается от места работы)
34. СОК: ДА/ НЕТ			38. Дата/Подпись

Приложение 2-В

ДОНЕСЕНИЕ ОБ ОПАСНОМ СБЛИЖЕНИИ/TRAFFIC COLLISION REPORT

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 ☎ +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

1. Детали инцидента: заполните соответствующие строки/ Details of incident: please complete the relevant boxes.				
2. Дата/Date:	3. Время UTC/Time UTC:	4. Тип ВС/Aircraft type:		
5. № Рейса/Flight Number:	6. Текущий курс/Present heading: Текущая высота/Present level:	7. Действия экипажа: Crew actions:		
8. Позывной конфликтного ВС/ Call Sign of conflicting aircraft		9. Фаза полета/ Phase of flight:		
10. Срабатывание TCAS: TCAS abrasion:	ДА/ Yes	НЕТ/ No	11. Рекомендации TCAS: TCAS recommendations:	
12. СОК сняты/ Means of objective control are removed (CVR, FDR)			ДА/ Yes	НЕТ/ No



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

13. Уведомление службы движения/ Notification to ATS:	ДА/ Yes	НЕТ/ No	14. Уведомление эксплуатанта ВТ/ Air operator notification:	ДА/ Yes	НЕТ/ No
15. Донесение заполнено КВС (Ф.И.О)/The report filled in by captain (full name)					

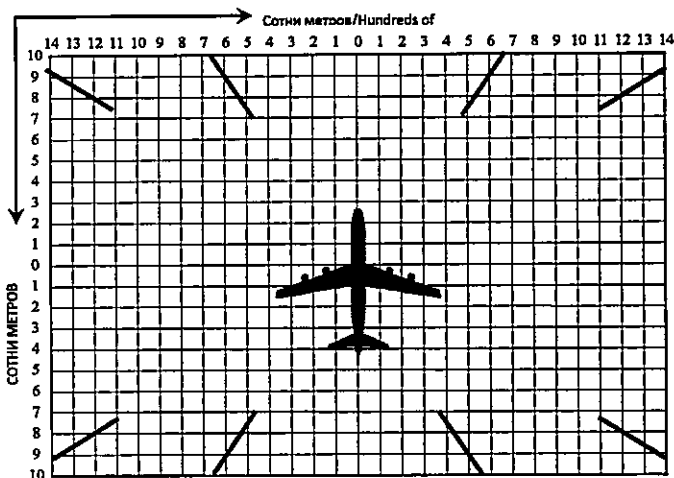
Приложение 2-С

AIRMISS / ATC INCIDENT

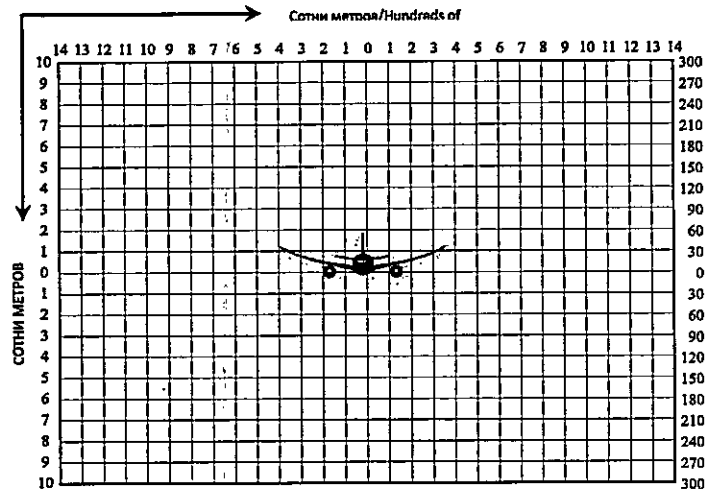
(* strike – through those that are N/A)

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559; ☎ +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

VIEW FROM ABOVE



VIEW FROM ASTERN



Курс и маршрут		Истинная воздушная скорость	Улы	<input type="checkbox"/>
			Км/ч	<input type="checkbox"/>
УГОЛ КРЕНА ВОЗДУШНОГО СУДНА		НАПРАВЛЕНИЕ КРЕНА ВОЗДУШНОГО СУДНА		ОГРАНИЧЕНИЕ ВИДИМОСТИ (выбрать столько, сколько необходимо)
<input type="checkbox"/> Без крена	<input type="checkbox"/> Глубокий крен	<input type="checkbox"/> Влево	<input type="checkbox"/> Ослепляющий блеск солнца	<input type="checkbox"/> Другие особенности кабины экипажа
<input type="checkbox"/> Небольшой угол	<input type="checkbox"/> В перевернутом положении	<input type="checkbox"/> Вправо	<input type="checkbox"/> Стойка лобового стекла	<input type="checkbox"/> Никаких
<input type="checkbox"/> Средний угол	<input type="checkbox"/> Неизвестно	<input type="checkbox"/> Неизвестно	<input type="checkbox"/> Грязное лобовое стекло	



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СВЕТООБОРУДОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА (выбрать столько, сколько необходимо)		БОРТОВАЯ СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)				
<input type="checkbox"/> Навигационные огни <input type="checkbox"/> Проблесковые огни <input type="checkbox"/> Лампы освещения кабины	<input type="checkbox"/> Красные проблесковые огни <input type="checkbox"/> Посадочные/Рулежные огни <input type="checkbox"/> Хвостовые огни (для подсветки эмблемы)	<input type="checkbox"/> Другие <input type="checkbox"/> Никаких	<input type="checkbox"/> Не установлена <input type="checkbox"/> Тип <input type="checkbox"/> Консультативная информация о воздушном движении выдавалась <input type="checkbox"/> Рекомендация по разрешению угрозы столкновения выдавалась <input type="checkbox"/> Консультативная информация о воздушном движении или рекомендация по разрешению угрозы столкновения не выдавалась			
РЕКОМЕНДАЦИЯ В ОТНОШЕНИИ МАНЕВРА УКЛОНЕНИЯ ПЕРЕДАВАЛАСЬ ОРГАНом ОВД		ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ ПОЛУЧЕНА		ДЕЙСТВИЯ ПО УКЛОНЕНИЮ БЫЛИ ПРЕДПРИНЯТЫ		
<input type="checkbox"/> Да, на основе визуальных наблюдений <input type="checkbox"/> Да, на основе данных наблюдения ОВД	<input type="checkbox"/> На основании другой информации <input type="checkbox"/> Нет	<input type="checkbox"/> Да, на основе визуальных наблюдений <input type="checkbox"/> Да, на основе данных наблюдения ОВД	<input type="checkbox"/> На основании другой информации <input type="checkbox"/> Нет	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
ОПОЗНАВАНИЕ				ТИП ПЛАНА ПОЛЁТА		
<input type="checkbox"/> Система наблюдения ОВД отсутствовала		<input type="checkbox"/> Оpoznан ОВД	<input type="checkbox"/> Не опознан ОВД	<input type="checkbox"/> ППП	<input type="checkbox"/> ПВП	
ДРУГИЕ ВС НАБЛЮДАЛИСЬ				<input type="checkbox"/> ОПВП		<input type="checkbox"/> Никакого
<input type="checkbox"/> Да		<input type="checkbox"/> Нет	<input type="checkbox"/> Наблюдалось не то ВС	(* Ненужное зачеркнуть)		

ДРУГОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО					
Тип		КРЫЛО		ДВИГАТЕЛЬ (ЛИ)	
Регистрационный номер		<input type="checkbox"/> Слева <input type="checkbox"/> Справа <input type="checkbox"/> Неизвестно		<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
Вертолёт				<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> Более 4	
Маркировка, цвет или другие отличительные детали					
ВС НАБИРАЛО ВЫСОТУ/СНИЖАЛОСЬ		ВС СКРЕНОМ		СТОРОНА КРЕНА ВС	
<input type="checkbox"/> Горизонтальный полёт <input type="checkbox"/> В наборе высоты	<input type="checkbox"/> На снижении <input type="checkbox"/> Неизвестно	<input type="checkbox"/> Уровень крыльев <input type="checkbox"/> Незначительный крен <input type="checkbox"/> Умеренный крен	<input type="checkbox"/> Глубокий крен <input type="checkbox"/> Перевернутый <input type="checkbox"/> Неизвестно	<input type="checkbox"/> Левый <input type="checkbox"/> Правый <input type="checkbox"/> Неизвестно	
ЗАМЕЧЕННЫЕ ОГНИ				РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ МАНЕВРА УКЛОНЕНИЯ ПЕРЕДАВАЛАСЬ ОРГАНом ОВД	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

<input type="checkbox"/> Навигационные	<input type="checkbox"/> Красный проблесковые	<input type="checkbox"/> Другие	<input type="checkbox"/> Да, на основе данных наблюдения ОВД	<input type="checkbox"/> На основании другой информации
<input type="checkbox"/> Проблесковые	<input type="checkbox"/> Посадочные/Рулежные	<input type="checkbox"/> Нет	<input type="checkbox"/> Да, на основе визуальных наблюдений	<input type="checkbox"/> Нет
<input type="checkbox"/> Кабинные	<input type="checkbox"/> Логотип (килевой)	<input type="checkbox"/> Неизвестно		<input type="checkbox"/> Неизвестно

ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ ПОЛУЧЕНА	ПРИМЕНЯЛИСЬ ЛИ ДЕЙСТВИЯ ПО УКЛОНЕНИЮ
<input type="checkbox"/> Да, на основе данных наблюдения ОВД <input type="checkbox"/> Да, на основе визуальных наблюдений <input type="checkbox"/> На основании другой информации <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Неизвестно	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Неизвестно

УДАЛЕНИЕ	ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ В ПОЛЁТЕ
Самое близкое расстояние по горизонтали _____ м / фт	ППП / ПВП Выше / ниже* облаков / тумана / дымки или между слоями* Вертикальное расстояние до _____ м / фт* ниже _____ м / фт* облаков, выше
Самое близкое расстояние по вертикали _____ м / фт	В облаках / дождь / снег / крупа / туман / мгла* Полёт на/от солнца Видимость в полёте _____ м / км* (* Удалить не нужно)

ДРУГАЯ ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРУЮ КОМАНДИР ПОСЧИТАЛ ВАЖНОЙ:

(ИСПОЛЬЗУЙТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛИСТЫ БУМАГИ, ЕСЛИ НЕОБХОДИМО)

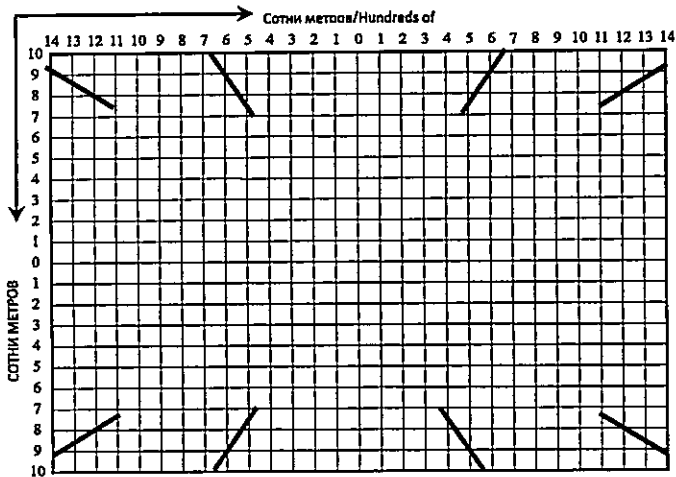
Reporter Details: Дата Фамилия Подпись



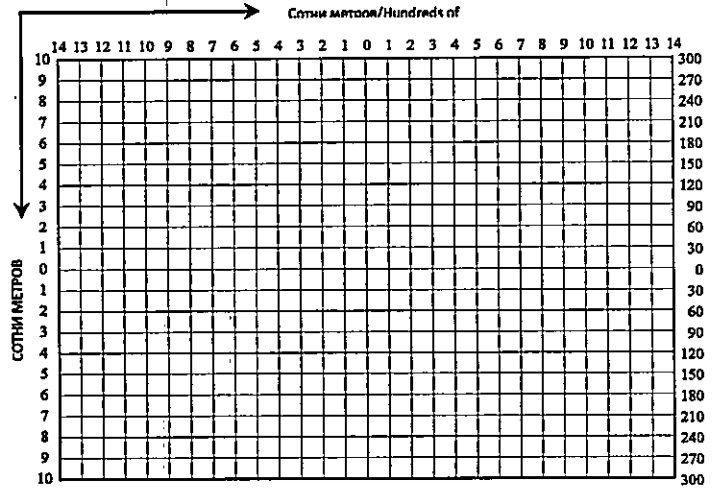
**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

AIRMISS / ATC INCIDENT / TCAS RA*

(* strike – through those that are N/A)



VIEW FROM ABOVE



VIEW FROM ASTERN

Heading and route		True airspeed	Kt <input type="checkbox"/>	
			Km/h <input type="checkbox"/>	
AIRCRAFT BANK ANGLE		AIRCRAFT DIRECTION OF BANK		
<input type="checkbox"/> Wings level <input type="checkbox"/> Steep bank <input type="checkbox"/> Slight bank <input type="checkbox"/> Inverted <input type="checkbox"/> Moderate bank <input type="checkbox"/> Unknown		<input type="checkbox"/> Left <input type="checkbox"/> Right <input type="checkbox"/> Unknown		
RESTRICTIONS TO VISIBILITY (select as many as required)				
<input type="checkbox"/> Sun glare <input type="checkbox"/> Windscreen pillar <input type="checkbox"/> Dirty windscreen		<input type="checkbox"/> Other cockpit structure <input type="checkbox"/> None		
USE OF AIRCRAFT LIGHTING (select as many as required)		AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (A/C A'S/TC A'S)		
<input type="checkbox"/> Navigation <input type="checkbox"/> Red anti-collision <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> Strobe <input type="checkbox"/> Landing / taxi <input type="checkbox"/> None <input type="checkbox"/> Cabin <input type="checkbox"/> Logo (tail fin)		<input type="checkbox"/> Not carried <input type="checkbox"/> Resolution advisory issued <input type="checkbox"/> Type <input type="checkbox"/> Traffic advisory or resolution advisory not issued <input type="checkbox"/> Traffic advisory issued		
TRAFFIC AVOIDANCE ADVICE ISSUED BY ATC		TRAFFIC INFORMATION ISSUED		AVOIDING ACTION TAKEN
<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on radar		<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Yes, based on radar		<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
<input type="checkbox"/> Yes, based on other information <input type="checkbox"/> No		<input type="checkbox"/> Yes, based on other information <input type="checkbox"/> No		
RADAR IDENTIFICATION		TYPE OF FLIGHT PLAN		



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

<input type="checkbox"/> No radar available	<input type="checkbox"/> Radar identification	<input type="checkbox"/> No radar identification	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR
OTHER AIRCRAFT SIGHTED			<input type="checkbox"/> SVFR	<input type="checkbox"/> none*
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Wrong aircraft sighted	(* delete as appropriate)	

OTHER AIRCRAFT				
Type	WING		ENGINE(S)	
Registration	<input type="checkbox"/> Left	<input type="checkbox"/> Right	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 4
Rotorcraft	<input type="checkbox"/> Unknown		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> more than 4
	<input type="checkbox"/> 3			
Marking, color or other available details				
AIRCRAFT CLIMBING OR DESCENDING		AIRCRAFT BANK ANGLE		AIRCRAFT DIRECTION OF BANK
<input type="checkbox"/> Level flight	<input type="checkbox"/> Descending	<input type="checkbox"/> Wings level	<input type="checkbox"/> Steep bank	<input type="checkbox"/> Left
<input type="checkbox"/> Climbing	<input type="checkbox"/> Unknown	<input type="checkbox"/> Slight bank	<input type="checkbox"/> Inverted	<input type="checkbox"/> Right
		<input type="checkbox"/> Moderate bank	<input type="checkbox"/> Unknown	<input type="checkbox"/> Unknown
LIGHTS DISPLAYED			TRAFFIC AVOIDANCE ADVICE Issued by ATIS	
<input type="checkbox"/> Navigation	<input type="checkbox"/> Red anti-collision	<input type="checkbox"/> Other	<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> Strobe	<input type="checkbox"/> Landing / Taxi	<input type="checkbox"/> None	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> No
<input type="checkbox"/> Cabin	<input type="checkbox"/> Logo (tail fin)	<input type="checkbox"/> Unknown		<input type="checkbox"/> Unknown
TRAFFIC INFORMATION ISSUED			AVOIDING ACTION TAKEN	
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information	<input type="checkbox"/> Unknown	<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> Unknown
<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> No		No	
DISTANCE		FLIGHT WEATHER CONDITIONS		
Closest horizontal distance	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> ft	IMC / VMC		
	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> ft	Above / below* clouds / fog / haze or between layers*		
		Distance vertically from cloud _____ m / ft* below _____ m / ft* above		
Closest vertical distance	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> ft	In clouds / rain / snow / sleet / fog / haze*		
	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> ft	Flying into / out of* sun		
		Flight visibility _____ m / km*		
(* Delete as appropriate)				



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

ANY OTHER INFORMATION CONSIDERED IMPORTANT BY THE PILOT-IN COMMAND:

(USE ADDITIONAL PAPER IF NEEDED)

Reporter Details: Date Name Signature



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение 2-D

Донесение о столкновениях ВС с птицами

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 ☎ +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

01/02 Эксплуатант _____	Последствия для полёта
03/04 Тип/модификация ВС _____	32 Отсутствуют _____ <input type="checkbox"/>
05/06 Тип/модификация двигателя _____	33 Прерванный взлёт _____ <input type="checkbox"/>
07 Регистрационный номер ВС _____	34 Посадка как мера предосторожности _____ <input type="checkbox"/>
08 Дата <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> число <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> месяц <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> год	35 Выключение двигателей _____ <input type="checkbox"/>
09 Местное время _____	36 Прочие (охарактеризовать) _____ <input type="checkbox"/>
10 Рассвет <input type="checkbox"/> А _____ День <input type="checkbox"/> В	37 Состояние неба
Сумерки <input type="checkbox"/> С _____ Ночь <input type="checkbox"/> D	Безоблачно <input type="checkbox"/> А
11/12 Название аэродрома _____	Редкая облачность <input type="checkbox"/> В
13 Используемая ВПП _____	Сплошная облачность <input type="checkbox"/> С
14 Маршрут полёта _____	Метеоусловия
Номер рейса _____	38 Туман _____ <input type="checkbox"/>
15 Высота (над уровнем моря) футы/м _____	39 Дождь _____ <input type="checkbox"/>
16 Скорость (приборная) узлы/км/ч _____	40 Снег _____ <input type="checkbox"/>
17 Этап полёта _____	41 Вид птиц _____ <input type="checkbox"/>
Стоянка <input type="checkbox"/> А _____ На маршруте <input type="checkbox"/> E	Количество птиц:
Руление <input type="checkbox"/> В _____ Снижение <input type="checkbox"/> F	42 замеченных _____ 43 участвовавших
Разбег при взлёте <input type="checkbox"/> С _____ Заход на посадку <input type="checkbox"/> G	в столкновении
Набор высоты <input type="checkbox"/> D _____ Не определён <input type="checkbox"/> H	1 А <input type="checkbox"/> _____ А <input type="checkbox"/>
Послепосадочный пробег <input type="checkbox"/> I	2-10 В <input type="checkbox"/> _____ В <input type="checkbox"/>
Часть (части) воздушного судна	11-100 С <input type="checkbox"/> _____ С <input type="checkbox"/>
<u>Подвергнувшиеся удару</u>	более D <input type="checkbox"/> _____ D <input type="checkbox"/>
<u>Повреждённые</u>	44 Размер птиц
18 <input type="checkbox"/> Обтекатель антенны РЛС _____ <input type="checkbox"/>	Небольшая <input type="checkbox"/> S
19 <input type="checkbox"/> Лобовое стекло _____ <input type="checkbox"/>	Средняя <input type="checkbox"/> M
20 <input type="checkbox"/> Носовая часть (исключая упомянутое выше) _____ <input type="checkbox"/>	Большая <input type="checkbox"/> L
21 <input type="checkbox"/> Двигатель №1 _____ <input type="checkbox"/>	45 Был ли предупреждён о птицах пилот _____
22 <input type="checkbox"/> Двигатель №2 _____ <input type="checkbox"/>	Да <input type="checkbox"/> _____ Нет <input type="checkbox"/>
23 <input type="checkbox"/> Двигатель №3 _____ <input type="checkbox"/>	46/47 Замечания (описания повреждения,
24 <input type="checkbox"/> Двигатель №4 _____ <input type="checkbox"/>	травмы и другая полезная информация)
25 <input type="checkbox"/> Воздушный винт _____ <input type="checkbox"/>	



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

26 <input type="checkbox"/>	Крыло/несущий винт	<input type="checkbox"/>	
27 <input type="checkbox"/>	Фюзеляж	<input type="checkbox"/>	
28 <input type="checkbox"/>	Шасси	<input type="checkbox"/>	
29 <input type="checkbox"/>	Хвостовая часть	<input type="checkbox"/>	
30 <input type="checkbox"/>	Огни	<input type="checkbox"/>	
31 <input type="checkbox"/>	прочие (указать) _____		

Лица, заполнившие форму: **Ф.И.О.** **подпись** **дата**
КВС _____
Представитель ИАС _____

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ФОРМА ОТЧЁТНОСТИ О СТОЛКНОВЕНИИ С ПТИЦАМИ
СВЕДЕНИЯ О РАСХОДАХ ЭКСПЛУАТАНТА И О ПОВРЕЖДЕНИИ ДВИГАТЕЛЕЙ**

А. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

Эксплуатант 01/02
Изготовитель/модификация воздушного судна 03/04
Изготовитель/модификация двигателя 05/06
Регистрационный знак воздушного судна 07
Дата столкновения число месяц год 08
Аэродром/местоположение, если известно 11/12/14

В. СВЕДЕНИЯ О РАСХОДАХ

Время простоя воздушного судна часов 52
Ориентировочная стоимость ремонта или замены долл. США (в тыс.) 53
Прочие ориентировочные расходы
(например, потери в доходах, топливо, гостиницы) долл. США (в тыс.) 54

С. СПЕЦИАЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОВРЕЖДЕНИИ ДВИГАТЕЛЕЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ СТОЛКНОВЕНИЯ

Номер, соответствующий расположению двигателя	1	2	3	4
Причина отказа/выключения	55	56	57	58
нелокализованный отказ	<input type="checkbox"/> А	<input type="checkbox"/> А	<input type="checkbox"/> А	<input type="checkbox"/> А
пожар	<input type="checkbox"/> В	<input type="checkbox"/> В	<input type="checkbox"/> В	<input type="checkbox"/> В
выключение – вибрация	<input type="checkbox"/> С	<input type="checkbox"/> С	<input type="checkbox"/> С	<input type="checkbox"/> С
выключение – температура	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

выключение – пожарная сигнализация	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E
выключение – другие причины (указать)	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y
.....				
выключение – причина неизвестна	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z
Приблизительный процент потери тяги*	___ 59	___ 60	___ 61	___ 62
Приблизительное количество попавших в двигатель птиц	___ 63	___ 64	___ 65	___ 66
Вид птиц				41

*Возможно, это трудно определить, но даже приблизительные данные будут полезны.

Все останки птиц, включая останки перьев, направить по адресу:

Составитель отчёта



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение 2-Е

СПЕЦИАЛЬНОЕ ДОНЕСЕНИЕ С БОРТА/SPECIAL REPORT

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 ☎ +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

Заполнить/отметить соответствующие разделы формы

1. Тип и серия ВС	2. Регистрационный № ВС:	3. Эксплуатант воздушного транспорта:	4. Дата и № рейса
-------------------	--------------------------	---------------------------------------	-------------------

Условные обозначения:

М - включение обязательное; часть каждого сообщения;

С - включение условное; включается тогда, когда имеется.

Элемент, указанный в РПП эксплуатанта ВТ	Подробное содержание	Формат(ы)	Примеры
Условное обозначение типа сообщения (М)	Тип донесения с борта (М)	ARS	ARS
Опознавательный индекс воздушного судна (М)	Радиотелефонный позывной воздушного судна (М)	nnnnnn	VA812
БЛОК ДАННЫХ 1			
Широта (М)	Широта в градусах и минутах (М)	Nnnnn или Snnnn	S4506
Долгота (М)	Долгота в градусах и минутах (М)	Wnnnnn или Ennnnn	E01056
Эшелон (М)	Эшелон полета(М)	FLnnn или FLnnn - FLnnn	FL330 FL280 – FL310
Время (М)	Время события в часах и минутах (М)	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1216Z
БЛОК ДАННЫХ 2			
Направление ветра (М)	Направление ветра в истинных градусах (М)	nnn/	262/
Скорость ветра(М)	Скорость ветра в метрах в секунду (или узлах) (М)	nnnMPS (или nnnKT)	40MPS (080KT)
Признак качества данных о ветре (М)	Признак качества данных о ветре (М)	n	1
Температура воздуха (М)	Температура воздуха в десятых долях градуса (М)	T[M]nnn	T127 TM455
Турбулентность (С)	Турбулентность в сотых долях м ^{2/3} с ⁻¹ и время достижения	EDRnnn/nn	EDR064/08



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

	максимального значения (C) ⁽¹⁾		
Влажность (C)	Относительная влажность в процентах (C)	RHnnn	RH054
БЛОК ДАННЫХ 3			
Условия, обуславливающие необходимость выпуска специального донесения с борта (M)		SEV TURB EDR _{nnn}] ² , или SEV ICE, или SEV MTW, или TS GR ³ , или TS ³ , или HVY SS ⁴ , или VA CLD [FL nnn/nnn], или VA ⁵ [MT nnnnnnnnnnnn], или MOD TURB [EDR _{nnn}] ² , или MOD ICE	SEV TURB EDR076 VA CLD FL050/100

Примечания:

1. Время регистрации.
2. Специальные донесения с борта воздушных судов о турбулентности передаются на любом этапе полета, когда максимальное значение EDR равно или превышает 0,20. Специальное донесение с борта воздушного судна о турбулентности относится к 1-минутному периоду, непосредственно предшествующему наблюдению. Отслеживаются среднее и максимальное значения турбулентности. Средние и максимальные значения сообщаются в единицах кубического корня из EDR. Специальные донесения с борта воздушных судов передаются каждую минуту до тех пор, пока максимальные значения EDR не упадут ниже 0,20.
3. Грозы скрытые, в облачности, обложные или грозы со шквалами.
4. Пыльная буря или песчаная буря.
5. Вулканическая деятельность, предшествующая извержению, или вулканическое извержение.

ДРУГАЯ ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРУЮ НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ:

(используйте дополнительные листы бумаги, если необходимо)

Фамилия.....Подпись.....Дата



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение 2-F

ДОБРОВОЛЬНОЕ ДОНЕСЕНИЕ/VOLUNTARY REPORT

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 ☎ +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

1. Заполняется по желанию/Voluntary

Краткие данные о себе/ Brief personal details
Должность/Position

2. Детали события/инцидента- заполните соответствующие строки/ Details of event/incident-
please complete the relevant boxes.

Дата/Date	Время UTC/ местное /Time UTC/Local		Тип ВС/Aircraft type	
Рейс/Flight	Из/From В/To	IFT/ VFR	Место инцидента Location of incident	Фаза полета Phase of flight
Тип рейса /Type of operations		Погодные условия / Weather conditions IMS/VMS		

3. Краткое описание события/инцидента /Brief description of event/incident



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение 2-G

**ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ
О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ**

(направить в Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, 720044, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Ажыбек-Баатыра 1. Email: mail@caa.kg;
☎ +996554443131; ☎ +996312251957; ☎ +996312251559 📠 +996312251620; AFTN: UCFMYAYX

ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.

В целях охраны вашего здоровья сотрудникам органов здравоохранения необходимо, чтобы вы заполнили данную форму в случае возникновения у них подозрения о наличии инфекционной болезни на борту во время выполнения рейса. Ваша информация поможет сотрудникам органов здравоохранения связаться с вами, если вы могли подвергнуться заражению инфекционной болезнью. Важно заполнить данную форму полностью и аккуратно. Предполагается обеспечить хранение предоставленной вами информации в соответствии с применимыми законами и использовать ее только в интересах общественного здравоохранения.

~ Благодарим вас за оказание нам помощи в охране вашего здоровья

Заполнить одну форму взрослым членом каждой семьи. Заполнять заглавными (БОЛЬШИМИ) буквами. Для пробелов оставлять пустые клетки.

ИНФОРМАЦИЯ О РЕЙСЕ: 1. Название авиакомпании 2. Номер рейса 3. Номер места 4. Дата прибытия(гггг/мм/дд)

ЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: 5. Фамилия 6. Имя 7. Второй инициал 8. Ваш пол Муж. Жен.

НОМЕР(А) ТЕЛЕФОНА(ОВ), по которому(ым) с вами можно связаться в случае необходимости. Включить код страны и код города.

9. Мобильный 10. Служебный
11. Домашний 12. Другой

13. Адрес эл. почты

АДРЕС ПОСТОЯННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ: 14. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой) 15. Номер квартиры

16. Город 17. Штат/провинция

18. Страна 19. ZIP/почтовый индекс

АДРЕС ВРЕМЕННОГО МЕСТА ПРОЖИВАНИЯ: Если вы являетесь посетителем, укажите только первое место вашего пребывания.

20. Название гостиницы (если имеется) 21. Номер дома и улица (отделите номер и улицу пустой клеткой) 22. Номер квартиры

23. Город 24. Штат/провинция

25. Страна 26. ZIP/Почтовый индекс

СРОЧНАЯ КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ о лице, которое может связаться с вами в течение ближайших 30 дней.

27. Фамилия 28. Имя 29. Город

30. Страна 31. Адрес эл. почты

32. Мобильный телефон 33. Другой телефон

34. **СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (ЧЛЕНЫ СЕМЬИ):** указывать возраст, если только моложе 18 лет.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Фамилия

(1)																				
(2)																				

Имя

Номер места

Возраст <18 лет

35. СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА (НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ЧЛЕНАМИ СЕМЬИ):

включить также название группы (если таковая имеется)

Группа (тургруппа команда, деловая группа, другие)

Фамилия

(1)																				
-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Имя

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(2)																				
-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О МЕСТОНАХОЖДЕНИИ ПАССАЖИРА В ЦЕЛЯХ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ.

В целях охраны вашего здоровья сотрудникам органов здравоохранения необходимо, чтобы вы заполнили данную форму в случае возникновения у них подозрения о наличии инфекционной болезни на борту во время выполнения рейса. Ваша информация поможет сотрудникам органов здравоохранения связаться с вами, если вы могли подвергнуться заражению инфекционной болезнью. Важно заполнить данную форму полностью и аккуратно. Предполагается обеспечить хранение предоставленной вами информации в соответствии с применимыми законами и использовать ее только в интересах общественного здравоохранения.

Заполнить одну форму взрослым членом каждой семьи. Заполнять заглавными (БОЛЬШИМИ) буквами. Для пробелов оставлять пустые клетки

ИНФОРМАЦИЯ О РЕЙСЕ:

1. Название авиакомпании

2. Номер рейса

3. Номер места

4. Дата прибытия(гггг/мм/дд)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ЛИЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

5. Фамилия

6. Имя

7. Второй инициал

8. Ваш пол

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Муж Жен

НОМЕР(А) ТЕЛЕФОНА(ОВ), по которому(ым) с вами можно связаться в случае необходимости. Включить код страны и код города



Приложение 3

Программа анализа полетных данных

1. ПАПД, называют мониторингом полетных данных (МПД) или средством, гарантирующим качество при производстве полетов, выполняет функцию инструментария для проведения систематизированной, упреждающей идентификации факторов опасности. АПД дополняет систему донесений о факторах опасности и инцидентах и проведение проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA).

2. Успешно осуществляемые ПАПД стимулируют соблюдение стандартных эксплуатационных правил (SOP) и позволяют выявить случаи отклонения от норм, что способствует улучшению показателей безопасности полетов. Эти программы могут обнаружить неблагоприятные тенденции на любом этапе полета, облегчая тем самым проведение расследования происшествий или инцидентов.

3. ПАПД способствует достижению следующих целей:

- a) определение эксплуатационных нормативов;
- b) выявление потенциальных и реальных факторов опасности, присутствующих в эксплуатационных правилах, парку воздушных судов, аэродромам, процедурам УВД и т. д.;
- c) определение тенденций;
- d) контроль за эффективностью принимаемых корректирующих мер;
- e) предоставление данных для проведения анализа затрат/выгод;
- f) оптимизация процедур подготовки персонала;
- g) предоставление информации о фактически замеренных, а не расчетных параметрах в целях управления риском.

4. ПАПД предусматривает:

- a) сбор и анализ полетных данных в целях выявления случаев выхода воздушных судов из диапазона стандартных эксплуатационных режимов;
- b) определение тенденций;
- c) обмен информацией о результатах и стимулирование принятия мер по снижению эксплуатационных рисков.

Периодически регистрируемые полетные данные передаются с борта воздушных судов и централизованно анализируются ответственными лицами эксплуатанта за АПД. Это следует делать как можно чаще в целях скорейшего обнаружения любых событий, которые могут повлиять на безопасность полета.

Отклонения от некоторых заранее установленных пороговых значений, которые также называются "превышениями" или "событиями АПД", генерируют "предупреждения" (триггеры) и анализируются. Ответственные лица эксплуатанта ВТ по АПД изучают события АПД и предлагают корректирующие действия, а также составляет обобщенные донесения о событиях АПД за определенный период времени для выявления и мониторинга тенденций. Помимо событий АПД, которые обнаруживаются в результате превышений, ПАПД также может собирать определенные параметры по каждому полету, называемые "регулярными замерами" (например, мониторинг посадочного веса или положение закрылков при приземлении по каждому полету).

5. Оборудование, необходимое для проведения АПД

Реализация ПАПД предусматривает использование систем регистрации полетных данных и передачу этих данных в соответствующем формате для проведения анализа, подготовки отчетов и наглядного представления результатов в целях оказания помощи в оценке этих данных. Для эффективной реализации ПАПД необходимо следующее оборудование:

- a) Бортовое устройство регистрации для сбора и записи данных в широком диапазоне параметров полета. В частности, эти параметры полета должны включать параметры, регистрируемые самописцами полетных данных (FDR) или бортовыми системами регистрации



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

данных (ADRS). Характеристики регистрации параметров полета (диапазон, частота выборки, точность, разрешающая способность записи) должны быть аналогичными характеристикам, предусмотренным для FDR, или превышать их.

b) Средства для передачи зарегистрированных на борту воздушного судна данных на наземную станцию обработки информации. В прошлом для этого широко применялась практика физического извлечения и транспортировки блока памяти самописца с быстрым доступом (QAR). В настоящее время для уменьшения объема необходимых физических операций используются более современные беспроводные методы передачи данных.

c) Наземная компьютерная система (использующая специализированное программное обеспечение), предназначенная для проведения анализа данных (в формате, характеризующем конкретный рейс, и/или в обобщенном формате), идентификации отклонений от SOP и подготовки отчетов в целях оказания помощи в расшифровке выдаваемых данных.

d) Факультативное программное обеспечение для динамичного воспроизведения хода полета в целях интеграции всех данных и моделирования условий полета, что позволяет визуализировать фактические события для проведения анализа и разбора полета с летным экипажем.

6. Организация сбора, доставки носителей (накопителей) и обработки полетной информации

Выходные данные от каждого регистрируемого полета, а не только полетов, в ходе которых возникали существенные события, можно сохранить. Такие выходные данные известны как "регулярные замеры" и, когда для оценки каждого полета имеется достаточное количество выбранных параметров, можно провести сравнительный анализ эксплуатационных статистических значений в широком диапазоне. В зависимости от навыков аналитиков, можно обнаружить появляющиеся тенденции до достижения триггерных уровней, связанных с событиями в рамках ПАПД.

Эксплуатант ВТ обеспечивает сбор полетной информации на постоянной регулярной основе. Снятие подлежит параметрическая информация всех выполненных полетов в объеме не менее 100% обработанной ПИ (далее - полетной информации).

7. Внеплановое снятие и обработка ПИ выполняются по:

- указанию Органа ГА;
- указанию ответственного руководителя эксплуатанта ВТ;
- указанию руководителя ответственного за техническое обслуживание эксплуатанта ВТ;
- указанию руководителя, ответственного за организацию летной работы эксплуатанта ВТ;
- указанию менеджера по СУБП и советника по предотвращению авиационных происшествий эксплуатанта ВТ;
- записи КВС в бортовом журнале с конкретным указанием причины снятия;
- заданию председателя комиссии по расследованию АП или инцидентов.

Снятие и обработка ПИ в аэропорту базирования (базовый аэропорт, линейная станция технического обслуживания).

Под аэропортом базирования подразумевается аэропорт (вертодром, вертолетная площадка), где располагаются подразделения эксплуатанта ВТ (контрактной организации) по техническому обслуживанию ВС.

Сбор, доставка на обработку и последующая установка носителей ПИ на ВС определяются Руководством по техническому обслуживанию ВС, разработанным эксплуатантом ВТ в соответствии с техническими требованиями, эксплуатируемыми типами ВС и бортовых регистраторов, квалификацией исполнителей.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

8. Независимо от того, как организован процесс снятия ПИ (снятия и установки носителей, считывание ПИ), эксплуатант ВТ обеспечивает наличие и анализ полётной информации по каждому выполненному рейсу, а также выполняются следующие процедуры:

– снятие носителей звуковой информации производится в соответствии с требованиями ПАПД эксплуатанта ВТ;

– демонтаж и установка носителей ПИ (легкосъемного накопителя ПИ) непосредственно на борту ВС осуществляются специалистами, допущенными к выполнению данного вида работ;

– при демонтаже и установке носителей ПИ на ВС исключается возможность их повреждения. Лица, виновные в повреждении или уничтожении бортовых носителей или записей ПИ, несут ответственность в соответствии с законодательством Кыргызской Республики;

– обеспечение доставки носителей ПИ на обработку, как правило, в течение одного часа при гарантии их сохранности. В любом случае срок доставки должен быть достаточным для обеспечения возможности выполнения необходимых работ (например, контроль работы двигателей перед очередным вылетом);

– в случае АП или инцидента обработка и анализ ПИ выполняются по письменному заданию председателя комиссии по расследованию с указанием обрабатываемых этапов полета, необходимых параметров, их связей и т.п. В случае авиационного события рекомендуется обработка записей анализируемого полета с использованием программ экспресс-анализа. Порядок хранения и использования носителей ПИ, снятых в связи с расследованием, после окончания расследования АП или инцидентов определяется Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, утвержденного приказом Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 03 ноября 2020 г. № 3.

– обеспечивается контроль правильности заполнения паспортов и отчетов к носителям ПИ (при использовании электронного документооборота – внесение в базу данных авиационного предприятия) при необходимости использования их в специальном программном обеспечении;

– производится выдача на борт запасных носителей при длительных (превышающих время сохранения информации) рейсах ВС, оборудованных легкосъемными (эксплуатационными) носителями, для возможности замены носителей в процессе выполнения задания;

– обеспечивается наличие на борту ВС и в ППИ всех тарифовочных таблиц датчиков регистраторов, обновление их при замене или при очередных тарифовочных работах (при необходимости для данного типа ВС). Тарифовочные работы проводятся в сроки и в объеме, которые определены регламентом технического обслуживания, в случаях регулировочных или ремонтных работ на любой системе, агрегате, параметры которых регистрируются датчиками бортовых самописцев. Кроме того, тарифовочные работы отдельных датчиков могут проводиться по замечаниям летного состава, специалистов ИАС (после получения результатов обработки ПИ) или специалистов ПАПД;

– обеспечивается согласованный с потребителями и закрепленный в документированных процедурах авиапредприятия (либо приказом эксплуатанта ВТ) объем и вид передаваемого материала обработанной ПИ в летную службу и ИАС (графический материал, файлы с материалами экспресс-анализа, текстовый материал, данные о перегрузках, выписка или копия записи звуковой информации);

– при получении ВС от производителя ВС, АРЗ (далее -авиационный ремонтных завод) или от других организаций вместе с технической документацией принимаются циклограммы регистрируемых параметров, тарифовочные характеристики (таблицы, графики, контрольные



карты параметров) (при необходимости для данного типа ВС), перечни регистрируемых аналоговых параметров и разовых команд.

Примечания: 1. Вылет ВС с неустановленным накопителем не допускается. 2. Вылет ВС до базы с неисправной системой сбора ПИ допускается в соответствии с требованиями перечня минимально допустимого оборудования для конкретного типа ВС.

9. Организация снятия и обработки носителей ПИ внешним поставщиком.

При выполнении снятия, обработки и анализа ПИ внешним поставщиком в Руководстве по организации технического обслуживания определяются порядок и процедуры взаимодействия соответствующих служб эксплуатанта ВТ и организации, выполняющей указанные работы.

Снятие носителей ПИ с ВС и их обработка производятся на договорной основе с организациями, которым принадлежат ВС.

В договоре указывается: с каких ВС снимается ПИ, сроки доставки носителей ПИ на обработку, вид обработки ПИ, в какой форме и в каком объеме должен быть представлен (передан) результат обработки, адрес для отправки результатов и условия оплаты. Кроме того, в договоре, при необходимости, оговариваются обязательства заказчика о предоставлении исполнителю действующих тарифовочных характеристик датчиков регистраторов, достаточного количества резервных накопителей, бланков паспортов к носителям ПИ.

10. Организация снятия и обработки носителей ПИ с ВС, работающих в отрыве от аэропорта базирования.

Если эксплуатант ВТ выполняет полеты в отрыве от места базирования, и отсутствует техническая возможность снятия полетной информации, эксплуатант ВТ обеспечивает снятие полетной информации с учетом сохранности данных на бортовом регистраторе обо всех выполненных полетах. При этом обеспечивается анализ каждого полета.

Для ВС, работающих в отрыве от аэропорта базирования, устанавливаются следующие условия снятия и обработки носителей ПИ:

- потребное количество носителей ПИ определяется в зависимости от планируемых летных часов;
- инженер (техник) АирЭО получает необходимый обменный фонд носителей ПИ, а также чистые бланки паспортов к носителям ПИ (при необходимости);
- учет выданных и возвращенных накопителей ПИ и документации к ним ведется на участке подготовки производства;
- сбор и хранение носителей ПИ на оперативных точках производит инженер (техник) по АирЭО, закрепленный за ВС;
- снятие, передачу и транспортировку носителя ПИ производят только с паспортом к носителю, заполненными экипажем;
- в целях обеспечения безопасности полетов и функционирования СУБП эксплуатанта ВТ количество обработок должно быть не менее рекомендованного для данного типа ВС;
- учет поступления носителей ПИ на обработку производят допущенные специалисты, путем записи в соответствующий журнал учета поступлений носителей полетной информации на обработку, либо внесения в базу данных системы управления эксплуатантом ВТ (при ее наличии). Под носителями ПИ понимаются в том числе файлы, передаваемые по электронным каналам связи.

Для повышения оперативности обработки в тех случаях, когда вблизи от оперативной точки расположено какая-либо организация, имеющая соответствующее право и допуск к проведению обработки полетной информации с ВС требуемого типа, с ней должен быть заключен договор на обработку ПИ.

11. Обнаружение событий в рамках ПАПД



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

События в рамках ПАПД, такие как отклонения от значений ограничений в летном руководстве, от SOP или недостаточное летное мастерство могут быть обнаружены с помощью надлежащим образом конфигурированной программы. В начале реализации программы эксплуатант ВТ должен определить набор основных событий в рамках ПАПД и соответствующие параметры. Набор событий в рамках ПАПД может быть составлен исходя из опыта эксплуатанта ВТ и отраслевого опыта.

Эксплуатанты ВТ должны убедиться в том, что события в рамках их ПАПД надлежащим образом охватывают уникальные ситуации, уникальный тип операций и их собственные SOP, применимые к типам воздушных судов. При необходимости, эксплуатант ВТ должен соответствующим образом скорректировать события/пороговые значения ПАПД.

После введения любых изменений к правилам эксплуатантам возможно также будет необходимо проверить их воздействие на безопасность полетов путем введения или адаптации конкретных событий в рамках ПАПД.

12. Использование полетной информации

Ответственность за качество предоставляемых внешним поставщиком, осуществляющего обработку полетных информации, результатов обработки, первичного анализа полетной информации, а также окончательный анализ и формирование выводов несет Эксплуатант ВТ.

Летная служба использует ПИ в целях:

- организации безопасного выполнения полетов;
- функционирования СУБП;
- организации и осуществления подготовки, переподготовки, поддержания и повышения профессионального уровня летного, командно-летного и руководящего состава, а также допуска летного состава к видам работ;
- организации летно-методической работы;
- осуществления систематического контроля и анализа деятельности экипажей ВС.

13. Летная служба несет ответственность за своевременное, полное и достоверное заполнение паспортов к носителям ПИ (при необходимости использования их в специальном программном обеспечении).

Основной целью контроля за выполнением полетов является своевременное предупреждение и профилактика ошибок и отклонений в технике пилотирования, нарушений правил летно-технической эксплуатации ВС и его оборудования, выявление причин отказов авиационной техники.

Количество и объем проверок работы экипажей (в том числе комплексных, квалификационных) планируются летной службой Эксплуатанта ВТ в соответствии с ПАПД. При этом эксплуатантами должны выполняться обязательные требования руководящих и методических документов, регламентирующих использование ПИ.

Объемы и регулярность комплексного контроля летного состава определяются ПАПД эксплуатанта.

При комплексном контроле используется параметрическая и речевая информация.

14. Информацию о полетах, подтвержденную на достоверность, летная служба получает от ППИ в зависимости от типа и наличия бортовых регистраторов:

– в виде бланка экспресс-анализа (профиль полета, достоверные сообщения, регулярная информация), при необходимости графический материал с текстовым комментарием к нему, либо в другом виде, удобном для проведения анализа ПИ;

– дополнительно по предварительной заявке или при проведении комплексного контроля передается расшифровка (текстовая выписка) или запись (файл) радиообмена для прослушивания;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

—из базы данных полетной информации результаты предоставляются в виде отчетов, соответствующих бланкам экспресс-анализа по каждому пилоту, статистических отчетов как по отдельным летчикам, так и по летным отрядам или всему авиапредприятию.

Примечание. Прослушивание записи звуковой информации выполняется лицом летного состава, либо специально назначенным специалистом, знающим технологию работы экипажа и, владеющим терминологией и правилами радиосвязи «диспетчер - пилот».

15. ПИ получает инженер по контролю летной эксплуатации или специально назначенное должностное лицо из числа командно-руководящего состава. Под получением информации понимается как получение материалов в виде твердых копий бланков, графиков, таблиц, описаний и т. п., так и доступ к электронным версиям этих документов, доступ к электронной базе данных с возможностью формирования различной отчетности на ее основе. В обязанности данного должностного лица, входит:

- выполнение анализа полета с учетом всех обстоятельств и условий, сопутствующих зафиксированным отклонениям и нарушениям летной эксплуатации;
- учет событий по каждому КВС и каждому расписанному полету (материал для данного вида учета может накапливаться в автоматическом режиме при внесении информации о полете в базу данных из программ экспресс-анализа);
- знание принципа работы и основных характеристик систем сбора ПИ, установленных на эксплуатируемых ВС эксплуатанта ВТ;
- знание перечней параметров и разовых команд, регистрируемых системами сбора ПИ, которые применяются на ВС эксплуатанта ВТ;
- знание форм представления результатов обработки и экспресс-анализа ПИ и умение их анализировать;
- периодический контроль правильности и полноты заполнения экипажем ВС паспортов к накопителям, отчетов о полете и основных показателей выполнения полета.

Инженер по контролю летной эксплуатации или специально назначенное должностное лицо из числа командно-руководящего состава при получении информации делает запись в Журнале выдачи результатов обработки полетной информации, либо делается отметка в базе данных.

Анализировать нарушения или отклонения от правил летной эксплуатации целесообразно с учетом статистики проверки деятельности КВС и членов экипажа за предшествующий контролируемый период. При этом следует выявлять ошибки или тенденцию к усугублению отклонений.

Поступающая в летную службу ПИ не разглашается, а после подтверждения зафиксированных нарушений или отклонений от правил летной эксплуатации докладывается руководству по организации летной работы для принятия решения.

16. В целях предупреждения и профилактики нарушений норм летной эксплуатации и отклонений от них, а также повышения уровня профессиональной подготовки экипажей, отдельные нарушения правил летной эксплуатации, допущенные каким-либо членом экипажа, по усмотрению руководителя по организации летной работы могут быть рассмотрены на разборах.

Наиболее перспективной формой учета отклонений и нарушений в деятельности экипажей является применение автоматизированных программ системы управления безопасностью полетов. В подразделениях, где внедрены такие программы или системы управления качеством летной деятельности, учет отклонений в работе экипажей выполняется с использованием баз данных, накапливающих информацию по каждому пилоту по этапам полета с учетом отклонений в технике пилотирования по технологии, описанной в проектной документации на эти системы.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

17. Для подразделений, где не задействованы такие системы, для учета нарушений (отклонений) правил полета ведется Журнал показателей качества полетов, который служит для следующих целей:

- учет количества нарушений параметров полета;
- учет количества нарушений технологии работы экипажа;
- учет количества нарушений, допущенных на различных этапах полета;
- оценка качества выполняемых полетов отдельными экипажами и подразделением в целом;
- выявление наиболее характерных нарушений, допускаемых экипажами;
- оценка эффективности проводимых мероприятий по предупреждению нарушения;
- сбор материалов для проведения разборов полетов;
- выборка данных для учета и отчетности.

Журнал (по типам ВС) в течение года ведет инженер подразделения по контролю качества выполнения полетов.

18. Перечень контролируемых параметров, вносимых в Журнал, устанавливается применительно к типам эксплуатируемых ВС решением руководителя по организации летной работы.

Получаемая ПИ хранится в летном подразделении не менее двух лет.

Использование ПИ в технических службах в целях контроля исправности и диагностирования авиационной техники.

19. Ответственное лицо по ПАПД обеспечивает сбор и учет данных об отказах и неисправностях ВС, выявленных при обработке ПИ, а также по заданиям на расшифровку, составленным отделом технического обслуживания.

ПИ может использоваться в целях контроля работоспособности правильности функционирования бортового оборудования, систем ВС, диагностирования работы силовых установок и их систем, определения причин отказов авиационной техники и режимов ее эксплуатации.

Оценка работоспособности систем и оборудования на отдельных режимах их работы в объеме контролируемых параметров осуществляется с использованием специализированных программ и программ экспресс-анализа.

Анализ характера изменения регистрируемых в полете параметров и специализированные программы могут быть использованы также при расследовании причин отказов авиационной техники.

Получение данных о состоянии авиационной техники зависит от оснащенности обрабатывающей ПИ аппаратурой и наличия специализированных программ обработки.

20. При обнаружении признаков отказа авиационной техники или превышении эксплуатационных ограничений специалисты по ПАПД, согласно установленному в организации порядку, направляют сообщение о выявленном событии в ИАС для проведения анализа и принятия решения о выполнении работ.

В Журнале учета отказов и неисправностей авиатехники, выявленных при обработке полетной информации, делается запись о событии. При необходимости специалисты по ПИ производят дополнительную обработку ПИ для обнаружения отказавшего агрегата или системы ВС на основании оформленного задания на расшифровку отдела ТО с указанием в нем необходимого перечня параметров и этапа полета, подлежащих расшифровке. Специалисты по ПИ могут привлекаться к работе по анализу причин отказа и поиску места неисправности АТ.

Если эксплуатант ВТ используют автоматизированные системы формирования заданий и контроля выполнения работ, специалисты по ПИ оформляют задание в такой системе.

21. Ответственность за выполнение работ и допуск ВС к эксплуатации возлагается на ИАС.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Технические службы могут получать результаты обработки и анализа ПИ в виде текстовых файлов и таблиц, что имеет место в случае заявок на ретроспективный (статистический) анализ значений конкретных регистрируемых параметров ВС. Результаты статистического анализа ПИ используются специалистами технических служб при расширенном (углубленном) контроле работоспособности авиационной техники с целью выявления причин отказов и неисправностей, а также при анализе условий и режимов эксплуатации авиационной техники.

Анализ ПИ и накопленного систематизированного материала по отказам авиационной техники, налаженное взаимодействие с специалистами по ПИ с эксплуатационными подразделениями и подразделениями диагностики (надежности) создают благоприятные условия, обеспечивающие работоспособность, надежность и долговечность авиационной техники, и, в целом, способствуют безопасности полетов.

Разрешение на передачу сторонним организациям первичных носителей или результатов обработки ПИ (за исключением случаев, относящихся к расследованию причин авиационных происшествий и инцидентов) дается руководителем организации – эксплуатанта ВС.

Результат обработки ПИ является продуктом деятельности эксплуатанта ВТ, имеющим информационную ценность и стоимость.

Использование ПИ при определении причин авиационных происшествий и инцидентов.

Порядок снятия, обработки и дальнейшего хранения носителей ПИ, использования результатов обработки при установлении причин авиационных происшествий и инцидентов определен.

22. Использование оперативных донесений

ПАПД эксплуатанта ВТ предоставляет фактическую информацию, которая дополняет оперативные донесения/донесения о выполнении операций от летного экипажа, наземного экипажа или УВД.

23. Расследование инцидентов

ПАПД эксплуатанта ВТ обеспечивает возможность получения ценной информации для расследования инцидентов и принятия последующих мер по техническим отчетам. Поддающиеся количественной оценке зарегистрированные данные являются полезным средством, дополняющим оценку ситуации и информацию от летных экипажей.

Кроме того, данные АПД дают точное представление о статусе и характеристиках системы, что может способствовать определению взаимозависимости причин и последствий.

24. Поддержание летной годности

Эксплуатант ВТ с целью реализации функции поддержания летной годности использует результаты регулярных замеров и информация о событиях АПД. Например, в рамках программ мониторинга параметров работы двигателей для определения эффективности эксплуатации, прогнозирования возможных отказов и оказания помощи в планировании выполнения технического обслуживания проводятся замеры параметров работы двигателей.

25. Комплексный анализ безопасности полетов

Полученные от ПАПД эксплуатанта ВТ результаты рассматриваются как источники данных и информации о безопасности полетов для целей СУБП эксплуатанта ВТ, с тем чтобы получить более полное представление о проблемах с безопасностью полетов. Автоматизированные системы сбора данных и системы представления данных о безопасности полетов дополняют друг друга в плане сбора и обработки данных и информации о безопасности полетов для осуществления управления безопасностью полетов. Следует вводить надлежащие правила и принимать соответствующие меры защиты конфиденциальности данных АПД при их увязке с получаемыми данными, например, донесением о безопасности полетов.

26. Анализ и последующие действия

Обзоры и сводные данные АПД составляются на ежемесячной основе, а обнаруженные значительные события в рамках ПАПД рассматриваются как приоритетная задача. Все данные



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

должны анализироваться в целях выявления превышений конкретных параметров и нежелательных тенденций, а также доведения этой информации до сведения соответствующего персонала посредством разборов полетов и дополнительной рассылкой. При этом полученную с помощью ПАПД любой информации в целях реализации каких-либо инициатив в области подготовки персонала или стимулирования ее вначале необходимо обезличить, если только на это не получено разрешение всего соответствующего персонала.

27. Информация обо всех событиях, обнаруженных в рамках ПАПД, должна архивироваться в базе данных до тех пор, пока будет полезна для формирования картины возникающих тенденций и факторов опасности, чтобы не остались незамеченными. Данная база данных используется для хранения, классификации, валидации и представления данных в доступных для понимания отчетах руководства.

28. В каждом событии в рамках ПАПД следует запрограммировать надлежащее триггерное логическое выражение, предназначенное для обеспечения приемлемого запаса, который позволит пренебрегать незначительными отклонениями и случайными событиями и обеспечит адекватный эксплуатационный диапазон для пилотирования воздушного судна на основе SOP, а не выдерживания летным экипажем параметров ПАПД в целях избежания отклонений.

29. Аналогично любому процессу с замкнутым контуром для оценки эффективности любых предпринимаемых корректирующих действий необходимо осуществлять постоянный последующий мониторинг.

30. Важным элементом выявления и устранения проблем в сфере безопасности полетов является обратная связь с экипажем, которая может предусматривать получение ответов на следующие типовые вопросы:

- a) Достигли ли корректирующие действия поставленных целей?
- b) Понижена ли степень риска до приемлемого уровня или он непреднамеренно переведен в другую область выполнения операций?
- c) Появились ли новые факторы опасности при производстве полетов в результате принятия корректирующих действий?

Необходимо регистрировать информацию о положительном и отрицательном опыте и проводить сравнение запланированных целей программы с ожидаемыми результатами. Это послужит основой для пересмотра ПАПД и постоянного совершенствования программы.

30. Защита данных АПД

Целостность ПАПД зависит от надлежащей защиты и гарантий в части собираемых данных. Любое раскрытие информации, которое не отвечает принципам защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источниках, изложенных в АПКР-19, может воспрепятствовать в будущем предоставлению таких данных и информации, что окажет значительное отрицательное воздействие на безопасность полетов, а также может нанести ущерб взаимодействию с соответствующим летным экипажем, инженерно-техническим или другим эксплуатационным персоналом в ходе выяснения обстоятельств и документирования события в рамках ПАПД.

31. ПАПД также способствует получению информации о видимых опасных факторах или непреднамеренных ошибках, которые могут возникнуть при эксплуатации воздушного судна. В таких случаях эксплуатант ВТ может ввести определенные стимулы для представления данных в рамках ПАПД. Например, в случае ошибок или непреднамеренных нарушений, о которых ПАПД выявило нарушение, дисциплинарные меры могут не применяться. В таких случаях представленная информация должна использоваться исключительно в целях обеспечения безопасности полетов. Такой подход должен иметь "некарательный" характер, поскольку они обеспечивают защиту источников информации, чтобы стимулировать регулярное представление таких сведений и таким образом постоянно повышать эффективность обеспечения безопасности полетов. Хотя характер и масштаб некарательной



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

политики эксплуатанта ВТ могут варьироваться, но ее общая цель состоит в том, чтобы внедрять надлежащую культуру представления данных о безопасности полетов и проактивного выявления возможных недостатков в сфере безопасности полетов.

32. Приведенные ниже меры могут содействовать созданию атмосферы доверия в деле защиты данных АПД:

- а) разработка и соблюдение договоренностей в отношении надлежащего взаимодействия/контрактов и использования данных АПД между руководством эксплуатантов и летными экипажами, инженерно-техническим и эксплуатационным персоналом;
- б) введение протоколов, ограничивающих круг лиц, имеющих доступ к этим данным;
- в) осуществление строгого контроля за обеспечением надежного хранения данных, полученных в ходе выполнения конкретного полета;
- г) оперативное принятие руководством мер по устранению эксплуатационных проблем;
- е) максимально возможное и необратимое обезличивание файлов полетных данных по истечении времени, необходимого для их анализа.

33. Разработка и внедрение ПАПД

Для разработки и внедрения ПАПД эксплуатанту ВТ необходимо принять к сведению:

- опыт реализации ПАПД;
- осязаемые выгоды в плане безопасности и затрат/выгод;
- серьезные обязательства в плане времени, капиталовложений и людских ресурсов.

34. Ответственные лица/специалисты по ПАПД

Численный состав ответственных лиц по ПАПД, необходимых для осуществления ПАПД, может варьироваться от одного специалиста, занимающегося небольшим парком воздушных судов, до специализированной секции при наличии большого парка. Однако рекомендуется, чтобы реализацию ПАПД осуществлял специально выделенный штат сотрудников, обладающих высокой специализацией и при наличии материально-технического обеспечения, либо эксплуатант ВТ может на контрактной основе передать осуществление программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

35. Ниже приводится описание функций, для реализации каждой из которых не всегда требуется отдельная должность, возможно совмещение должностей.

а) Ответственное лицо по ПАПД. Данное лицо, действует независимо от других руководителей управленческого звена и готовит предназначенные для всех рекомендации, характеризующиеся высоким уровнем принципиальности и беспристрастности. Этот сотрудник должен обладать хорошими аналитическими способностями, умением представлять материал и навыками управления, а также обладать квалификацией в области технической и/или летной эксплуатации. Ими должны быть руководители, ответственные за безопасность полетов, или они должны находиться в подчинении руководителя, ответственного за безопасность полетов.

б) Де/Рас-шифровщик полетных данных. Данный специалист является опытным пилотом, имеющим большой налет на конкретных типах воздушных судов и знакомым с сетью маршрутов и парком воздушных судов эксплуатанта. Глубокие знания этого члена группы в области SOP, характеристик управляемости воздушных судов, аэропортов и маршрутов будут использоваться для рассмотрения данных АПД в надлежащем контексте.

в) Де/Рас-шифровщик технических данных. Этот специалист является техническим специалистом, которые анализирует данные АПД в контексте технических аспектов эксплуатации воздушных судов; он знаком с требованиями, предъявляемыми соответствующим подразделением к данным, характеризующим работу силовых установок, конструктивных элементов и систем, и любыми другими программами технического мониторинга, используемыми эксплуатантом.

г) Представитель летного экипажа. Таким лицом может быть руководитель в области летной эксплуатации или эквивалентный специалист, который назначается эксплуатантом для



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

конфиденциального обсуждения с соответствующими летными экипажами обстоятельств событий, выявленных в рамках ПАПД. Представитель летного экипажа может быть единственным лицом, которому разрешено сопоставлять идентифицирующие данные с конкретным событием. Эта должность требует принципиальности, здравого суждения, навыков общения с людьми и положительного отношения к обучению в сфере безопасности полетов для укрепления доверия как со стороны членов летного экипажа, так и руководящего состава. Кроме того, представитель летного экипажа должен быть осведомлен о политике и процедурах в части ПАПД, прошедшего подготовку по использованию инструментария ПАПД.

е) Специалист по инженерно-техническому обеспечению. Данный сотрудник является специалистом по авиационному радиоэлектронному оборудованию, осуществляющим контроль за эксплуатационной надежностью FDR. Фактически ПАПД может использоваться для осуществления контроля за качеством параметров полета, поступающих в FDR, и регистратор ПАПД/QAR, и тем самым обеспечивать поддержание эксплуатационной надежности системы регистрации полетных данных. Этот специалист должен обладать знаниями ПАПД и соответствующих систем, необходимых для реализации программы.

ф) Координатор по вопросам безопасности полетов. Этот специалист проводит перекрестное сопоставление информации ПАПД с информацией из других источников данных (таких, как программы эксплуатанта по обязательному и конфиденциальному представлению донесений об инцидентах и LOSA) и СУБП эксплуатанта, создавая тем самым убедительный комплексный контекст для изучения всей информации. Эта функция может обеспечить понижение степени дублирования последующих расследований.

г) Оперативный сотрудник по повторной обработке информации и администратор. Это лицо отвечает за повседневную эксплуатацию системы, подготовку отчетов и анализов. На регулярной основе данный специалист, в некоторой степени знакомый с общими условиями эксплуатации, обеспечивает бесперебойную реализацию программы. К осуществлению ПАПД, эксплуатанты ВТ могут привлекать внешних поставщиков, предоставляющих специальные услуги.

36. Ответственные лица за ПАПД должны иметь надлежащую подготовку по использованию инструментария ПАПД и опыт непрерывной работы не менее двух лет по анализу полетных данных, а также подписывают соглашение о неразглашении конфиденциальной информации. Периодическая подготовка требуется при:

- перерывах в работе по ПАПД более года;
- при введении новых программных обеспечений обработки полетных данных;
- при вводе нового типа ВС, оборудования и средств, влияющих на характеристики и параметры полета, поступающих в FDR и регистраторов ПАПД/QAR

37. Подготовка и обучение для ответственных лиц по ПАПД состоит из:

- Курса подготовки «Мониторинг/анализ полетных данных» или аналогичного курса в соответствующих учебных центрах с учетом требований программы подготовки ответственных лиц и лиц, участвующих в реализации ПАПД эксплуатанта ВТ. Переподготовка или повышение квалификации по данному курсу не реже одного раза в пять лет;

- Курс теоретической подготовки по анализу/обработке полетных данных для соответствующего типа воздушного судна в соответствующих учебных центрах с учетом требований программ подготовки ответственных лиц и лиц, участвующих в реализации ПАПД эксплуатанта ВТ.



Согласование Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)

1. Настоящее приложение служит инструктивным материалом для эксплуатанта ВТ, составляющих общее руководство (или документ) по СУБП, и определяет концептуальные рамки и соответствующие элементы СУБП.

2. Это может быть отдельное руководство по СУБП или раздел/глава по СУБП, включенные в утвержденное руководство по производству полетов.

3. Для создания своего общего руководства по СУБП эксплуатант ВТ использует формат и содержание (оглавление), предлагаемые в настоящем приложении, и адаптировать их в соответствии со своими целями. Содержание будет зависеть от конкретных концептуальных рамок СУБП и элементов эксплуатанта ВТ.

4. Описание в рамках каждого элемента должно соответствовать масштабу и сложности процессов СУБП эксплуатанта ВТ.

5. Руководство также служит для представления информации о концептуальных рамках СУБП как сотрудникам эксплуатанта ВТ, так и соответствующим внешним поставщикам услуг. Для принятия СУБП в качестве официального документа эксплуатанта ВТ, в соответствии с требованиями АПКР-19 требуется согласовать с Органом ГА.

6. Необходимо учитывать различие между руководством по СУБП и эксплуатационной документацией эксплуатанта ВТ. Последняя включает документы прошлых периодов и текущего периода и документы, созданные вовремя, реализация различных процессов СУБП. Они служат документальным свидетельством текущей деятельности СУБП эксплуатанта ВТ.

7. РУБП, включая описание системы документации по безопасности полетов, отвечающая требованиям системы качества эксплуатанта ВТ, когда это применимо в соответствии с требованиями приложения 15 АПКР-6 ч. 1 и приложение 11 АПКР-6 ч.3, а также настоящей Инструкции.

8. РУБП отражает все аспекты системы управления безопасностью полетов:

- заявление о политике и целях безопасности, в котором четко описываются вопросы безопасности и планирования реагирования на чрезвычайные ситуации;
- управление рисками безопасности полетов, которое включает в себя процессы идентификации опасности и процессы оценки и уменьшения уровня рисков;
- обеспечение безопасности, включая мониторинг эффективности безопасности с возможностью проведения расследования;
- и стимулирование обеспечения безопасности полетов, и обучение.

9. Определение приемлемости РУБП является важной частью общего процесса сертификации и поддержания СУБП в процессе деятельности эксплуатанта ВТ. Член комиссии/инспектор осуществляет проверку эксплуатанта ВТ в соответствии с процедурами, описанными в настоящей Инструкции. Инспекционная проверка в области СУБП в рамках процедуры по выдаче сертификата эксплуатанта и выдачи эксплуатационных спецификаций на новый тип ВС представляет собой двухэтапный процесс, включающий оценку документации и инспекция по месту основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ. Его цель - подтвердить, что элементы РУБП документированы, установлены, готовы к использованию и внедряются. Объем выполняемой инспекционной проверки по основному месту деятельности эксплуатанта ВТ по СУБП, определяется по результатам обзора документации, имеющих несоответствий, замечаний и любой/иной информации, обнаруженной во время инспекционной проверки не только области СУБП, но и других направлений деятельности, таких как летная эксплуатация или летная годность ВС.



10. Цель оценки документации заключается в выявлении упущений или недостатков в соответствии с представленной документацией с основными требованиями воздушного законодательства КР в области безопасности полетов. При первоначальной сертификации эксплуатанта ВТ на этапе оценки документации не предполагается установить, эффективны ли описанные политики, процедуры и процессы. Эта часть сертификации — это настольная работа, которая не предполагает посещения авиакомпании и предназначена для подтверждения того, что заявитель задокументировал свой РУБП таким образом, чтобы соответствовать требованиям.

11. Члену комиссии/инспектору следует рассмотреть два аспекта структуры при проведении обзора документации, поскольку некоторые разделы будут применяться ко всему эксплуатанту ВТ, в то время как другие могут применяться только к индивидуальному аспекту:

- корпоративный аспект – политика, процесс и процедуры, документированные и согласованные во всех регулируемых областях эксплуатанта ВТ; а также
- индивидуальный аспект – это политики, процессы и процедуры, относящиеся к определенной области эксплуатации.

В обзоре документации основное внимание уделяется планированию обзора на месте, путем получения общего обзора и понимания РУБП заявителя/эксплуатанта и его состояния готовности к сертификации.

12. Основные шаги обзора документации включают следующее:

а) При подготовке к выполнению обзора СУБП на соответствующем этапе сертификации, член комиссии/инспектор представляет заявителю инструктивный материал по рассмотрению СУБП, содержащийся в настоящей Инструкции и попросит заявителя/эксплуатанта ВТ внести ссылку на документ эксплуатанта ВТ и другую необходимую информацию, требуемых в соответствующих разделах контрольной карты по оценке РУБП эксплуатанта воздушного транспорта и контрольной карты оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта. Член комиссии/инспектор использует данные карты для документирования результатов проверки СУБП заявителя/эксплуатанта ВТ. РУБП утверждается ответственным руководителем эксплуатанта ВТ, согласуется с руководителем по летной эксплуатации Органа ГА, а также должно быть проверено и согласовано членом комиссии/инспектором, выполнившим оценку РУБП, а также МБП и системы качества эксплуатанта ВТ.

б) *Получение заявления заявителя/эксплуатанта ВТ.* Заявитель/эксплуатант ВТ представляет в рамках II этапа сертификации при подаче официального заявления, проект РУБП и контрольную карту по оценке РУБП эксплуатанта воздушного транспорта и контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта с заполненными ссылками по проверке документации РУБП.

в) *Предварительный обзор.* Член комиссии/инспектор проводит предварительный обзор документации, представленный для проверки ее полноты с учетом инструктивного документа по проверке документации.

г) *Запрос на недостающие документы.* Член комиссии/инспектор несет ответственность за своевременную переписку с заявителем/эксплуатантом ВТ о предоставлении пропущенной документации с обязательным уведомлением председателя комиссии по сертификации и куратора эксплуатанта ВТ.

д) *Обзор документации.* Член комиссии/инспектор завершает оценку документации и документирует результаты в контрольную карту по оценке РУБП эксплуатанта воздушного транспорта по проверке документации, а также определяет любые несоответствия в разделе комментариев контрольной карты по проверке документации.

Цель обзора документации состоит в том, чтобы удостовериться, что требования к СУБП полностью рассмотрены в представленной документации. Член комиссии/инспектор должен проверить, существует ли политика безопасности, которая поддерживается соответствующими процедурами. Документация должна быть полной, всеобъемлющей с надлежащими



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

перекрестными ссылками, понятной и читабельной. Хотя подробные процессы и процедуры могут изложены по нескольким документам отдельно от РУБП или другого документа.

е) *Расхождения.* Все наблюдаемые несоответствия должны быть подробно записаны в разделе комментариев / замечаний контрольную карта по оценке РУБП эксплуатанта ВТ и доведены до сведения заявителя/эксплуатанта ВТ в письменной форме в текстовом редакторе. Член комиссии/инспектор должен обеспечить четкое определение проблемной области и причин, по которым он считает ее недостаточной, неполной или несоответствующей. Порядок устранения замечаний/несоответствий в области СУБП осуществляется в соответствии с п.81,87,88,89,90,91 РВСЭ ЭВТ КР, утвержденного приказом ГАГА при КМ КР №130 от 16.02.2023г.

ж) *Обзор исправлений документации.* Член комиссии/инспектор проверяет любые поправки и дополнения к РУБП эксплуатанта ВТ и обеспечивает соответствие документации требованиям СУБП.

з) *Заключение обзора документации.* После успешного завершения оценки документации на III-этапе сертификации, член комиссии/инспектор заполняет контрольную карта по оценке РУБП эксплуатанта воздушного транспорта. Это не является первоначальной оценкой СУБП, но, тем не менее, это означает, что вся доступная документация заявителя/эксплуатанта ВТ была рассмотрена с учетом требований СУБП и что можно переходить к обзору и проверке заявителя/эксплуатанта ВТ по месту основной деятельности в соответствии с приложением 5 и контрольной карты оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта настоящей Инструкции в рамках IV-этапа сертификации.

13. Оценка РУБП может проводиться на основе проверки отдельного аспекта в рамки надзорных мероприятий эксплуатанта ВТ.

14. Руководство по СУБП также служит главным инструментом обмена информацией по безопасности полетов между эксплуатантом ВТ и основными заинтересованными сторонами в области обеспечения безопасности полетов такие как Орган ГА и другие поставщики услуг с целью принятия нормативно-правового аспекта, оценки и последующего мониторинга СУБП. Руководство по СУБП может быть отдельным документом или быть объединено с другими организационными документами эксплуатанта ВТ. Если в существующих документах подробно изложены положения СУБП организации, то достаточно указать соответствующие ссылки на такие документы. Документ по СУБП необходимо своевременно обновлять. Прежде чем в руководство по СУБП будут внесены изменения, требуется согласовать с Органом ГА, поскольку это руководство является регламентируемым документом.

15. Руководство по СУБП должно содержать подробное описание политики, процессов и процедур эксплуатанта ВТ, в том числе:

- a) изложение политики и целей в области обеспечения безопасности полетов;
- b) ссылки на любые применимые нормативно-правовые требования к СУБП;
- c) описание системы;
- d) информацию об ответственности за обеспечение безопасности полетов и о ведущих сотрудниках, ответственных за обеспечение безопасности полетов;
- e) описание процессов и процедур систем добровольного и обязательного представления данных о безопасности полетов;
- f) описание процессов и процедур выявления опасных факторов и оценки риска для безопасности полетов;
- g) описание процедур расследований в области безопасности полетов;
- h) описание процедур установления и мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- i) описание процессов и процедур, а также обмена информацией в связи с подготовкой персонала в области СУБП;
- j) описание процессов и процедур обмена информацией о безопасности полетов;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- к) описание процедур внутренней проверки;
- л) описание процедур управления изменениями;
- м) описание процедур управления документооборотом/ведение документации СУБП;
- н) план действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных ситуаций.
- о) описание процедур программы анализа полетных данных.

16. Учетные записи по СУБП следует хранить и содержать с соблюдением установленных сроков хранения документов.

Типовые учетные записи по СУБП должны включать:

- а) реестр опасных факторов и отчеты об опасных факторах и безопасности полетов;
- б) SPI и SPT, связанная с ней информация;
- в) учет завершенных оценок факторов риска для безопасности полетов;
- г) учет внутренних проверок или пересмотров СУБП;
- д) учет внутренних проверок;
- е) учет деятельности по подготовке персонала по вопросам СУБП и безопасности полетов;
- ж) протоколы заседаний комитета и рабочих групп по безопасности полетов;
- з) план внедрения СУБП;
- и) анализ недостатков в поддержку плана внедрения.



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Контрольная карта по оценке РУБП эксплуатанта ВТ

Наименование эксплуатанта ВТ (ЭВТ):		Область проверки инспектора:						
Место оценки:	Дата (год/месяц/день):		ФИО инспектора:					
Цель проверки:								
Вопрос оценки			Ссылка на документ ЭВТ	С	NC	N/A	Примечание	
Структура	1	Заголовок раздела		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	2	Лист регистрации ревизий, изменений и дополнений		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	3	Перечень действующих страниц		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	4	Содержание		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	5	Назначение и цель		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	6	Термины, определения и сокращения		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	7	Перечень держателей экземпляров РУБП		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	8	Контроль документооборота (Описание, как будет осуществляться обновление (актуализация) руководств(а) и каким образом эксплуатант обеспечит, чтобы все сотрудники, участвующие в обеспечении безопасности полетов, получали самый последний вариант руководства)						
	-	Документы на бумажных носителях или созданные в контролируемой электронной среде и список для рассылки документов.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Взаимосвязь между руководством по СУБП и другими существующими руководствами, такими как руководство по контролю технического обслуживания (МСМ) или руководство по летной эксплуатации.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Процесс периодического пересмотра/ревизии руководства и соответствующих форм и документов для обеспечения их соответствия требованиям, адекватности и эффективности/ система внесения поправок и изменений			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
-	Процесс реализации и согласования с ОГА.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Сфера деятельности и интеграция системы управления	9	Нормативные требования (Представить существующие нормативные положения и инструктивный материал по СУБП для справок, ссылок и ознакомления всех участников процесса)						
	-	а) Существующие нормативные положения и стандарты СУБП, включающие сроки их соблюдения и ссылки на консультативные материалы в соответствующих случаях.			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	б) Существующие перекрестные ссылки на справочные или руководящие документы			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	в) Значение и последствия применения нормативных положений для эксплуатанта ВТ, там, где это необходимо			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	д) Установить взаимосвязь с другими требованиями и стандартами, связанными с безопасностью полетов, при необходимости,			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Сфера деятельности и интеграция системы управления полетов (Описание направления и объем деятельности и ресурсов организации в авиационной отрасли, к которым применимы положения СУБП. Также необходимо описание масштаба эксплуатационных процессов и оборудования, необходимых для выполнения программы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска (HIRM).							



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

безопасность полетов	-	Описание характера авиационной деятельности организации и ее положение или роль в отрасли в целом.		с	в	о	
	-	Определить основные области, отделы, производственные участки и объекты организации, в которых применяется СУБП.		с	о	о	
	-	Определить основные процессы, виды деятельности и оборудование, необходимые для выполнения программы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска (HIRM), в особенности те, что связаны с безопасностью полетов. (Если область действия, процессы и оборудование, относящиеся к программе HIRM, описаны слишком подробно или объем текста слишком велик, этот материал может быть изложен в дополнительном документе в соответствующих случаях)		г	п	п	
	-	Если СУБП будет применяться в группе взаимосвязанных организаций или подрядчиков, необходимо определить и документировать такую интеграцию и связанную с этим ответственность в установленном порядке.		с	в	о	
	-	Если у организации имеются другие соответствующие системы контроля и управления, такие как СМК, ОТОСБ и SeMS, необходимо определить их взаимосвязь с СУБП, если таковая имеется.		с	о	о	
Политика в области безопасности полетов	11	Политика в области безопасности полетов (Описание намерения, принципы управления и обязательства организации в области повышения уровня безопасности полетов в контексте поставщика продукции или обслуживания. Описание политики в области безопасности полетов должно быть таким же кратким, как программное заявление компании)					
	-	Политика в области безопасности полетов должна соответствовать масштабу деятельности и сложности структуры организации.		с	о	о	
	-	Политика в области безопасности полетов содержит изложение намерений, принципов управления и обязательств организации по постоянному совершенствованию безопасности полетов.		с	о	о	
	-	Политика в области безопасности полетов утверждается и визируется ответственным руководителем.		л	п	п	
	-	Политика в области безопасности полетов популяризуется ответственным руководителем и другими членами руководства.		г	п	п	
	-	Политика в области безопасности полетов периодически пересматривается.		г	п	п	
	-	Сотрудники всех уровней участвуют в создании и поддержании системы управления безопасностью полетов.		с	о	в	
	-	Политику в области безопасности полетов доводят до сведения всех сотрудников, чтобы ознакомить их с индивидуальными обязательствами по обеспечению безопасности полетов.		с	о	п	
Содержание политики безопасности	12	Содержание политики безопасности (Политика безопасности соотносится к сфере деятельности организации и ее сложности содержит:)					
	-	Обязательства эксплуатанта ВТ по постоянному повышению уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, цели, намерения и гарантии		с	о	о	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

		в области обеспечение безопасности полетов, являющейся первоочередной обязанностью старшего руководства;				
	-	Сведения по содействию формированию и поддержанию в организации позитивной культуры обеспечения безопасности полетов		С	□	□
	-	Сведения по соблюдению всех применимых нормативно-правовых требований		С	□	□
	-	Четкое положение относительно выделения необходимых ресурсов для реализации политики в области обеспечения безопасности полетов с целью предоставления безопасной продукции и услуг, управление ресурсами, предвидя и устраняя любые недостатки.		С	□	□
	-	Порядок представления данных о безопасности полетов, с тем чтобы поощрять представление информации о проблемах безопасности полетов и информировать персонал о политике дисциплинарных мер, применяемой в случаях событий в области безопасности полетов или представления сообщений о проблемах в области безопасности полетов		С	□	□
	-	Указания, действия, относящиеся к деятельности эксплуатанта ВТ в авиационной отрасли, неприемлемые, и включающие условия, при которых дисциплинарные меры применяться не будут		С	□	□
	-	Политику защиты данных и информации о безопасности полетов, а также лиц, сообщающих такие данные		С	□	□
	-	Данные о том, что политика безопасности сообщается всем сотрудникам с намерением, чтобы они были осведомлены о своих индивидуальных обязательствах в отношении обеспечения безопасности полетов		С	□	□
	-	Периодический пересмотр/ревизию политики обеспечения безопасности полетов старшим руководством и/ или комитетом по безопасности полетов.		С	□	□
Политика качества	13	Политика качества				
	-	Система менеджмента качеством (СМК) определяет и устанавливает политику и цели эксплуатанта ВТ в отношении качества		С	□	□
	-	СМК включает процедуры мониторинга результатов деятельности всех структурных подразделений		С	□	□
Планирование безопасности	14	Планирование безопасности				
	-	Эксплуатант ВТ должен утвердить и поддерживать план управления безопасностью для того, чтобы соответствовать целям безопасности, описанным в Политике		С	□	□
	-	Анализ недостатков и план внедрения СУБП		С	□	□
Цели в области безопасности и полетов	15	Цели в области безопасности полетов				
	-	Эксплуатант ВТ установил цели в области безопасности полетов, чтобы определить, каких результатов он намерен достичь в деле обеспечения безопасности полетов		С	□	□



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

	-	Цели обеспечения безопасности полетов установлены, объявляются и распространяются, а также Государственная программа безопасности полетов Кыргызской Республики (ГосПБП) и Национальный план обеспечения безопасности полетов рассматриваются эксплуатантом ВТ для выбора целей безопасности полетов и SPI.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Цели обеспечения безопасности полетов выражены в общем заявлении с описанием обязательств эксплуатанта ВТ по обеспечению безопасности полетов.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Определен официальный процесс разработки ряда взаимосвязанных целей по обеспечению безопасности полетов.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Выделяются соответствующие ресурсы для достижения этих целей.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Цели обеспечения безопасности полетов связаны с показателями безопасности полетов, чтобы облегчить соответствующий мониторинг и измерение (SPI и SPT)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Обязательство и ответственность руководства	16	Роли и обязанности (Описание полномочий, обязанностей и ответственности персонала, участвующего в реализации СУБП в обеспечении безопасности полетов).					
	-	Ответственный руководитель		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Обязанности и полномочия ответственного руководителя		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Окончательная ответственность и право принятия окончательного решения ответственным руководителем в соответствии с сертификатом и эксплуатационными спецификациями изложены в его должностной инструкции		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Виды ответственности, которые не могут быть делегированы		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Схема иерархии ответственности в сфере СУБП эксплуатанта ВТ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Ответственность обязанности руководящего персонала эксплуатанта ВТ за управление безопасностью полетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Ответственность и обязанности иного персонала и сотрудников, участвующих в исполнении функций, поддерживающих производство безопасной продукции и осуществление безопасной деятельности		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Определены и документально оформлены полномочия, обязанности и ответственность персонала, участвующего в реализации СУБП, на всех уровнях организации. (должностные инструкции и т.п.)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ответственность и обязанности в отношении внешних организаций	17	Взаимодействие СУБП эксплуатанта ВТ и системой обеспечения безопасности полетов внешнего поставщика услуг		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Назначение ответственного лица по	18	Ответственность, обязанности, функции и полномочия МБП, изложенные в его должностной инструкции		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

вопросам безопасности и полетов (далее - МБП)	-	Назначение ответственного лица по безопасности полетов (МБП)		с	□	□	
	-	МБП не принимает непосредственного участия в эксплуатационных процессах эксплуатанта ВТ		с	□	□	
	-	МБП не выполняет каких-либо иных обязанностей, кроме вопросов безопасности полетов и СМК, которые могут конфликтовать или снизить ответственность СУБП менеджера		с	□	□	
	-	МБП входит в состав общей управленческий персонал эксплуатанта ВТ и имеет прямую подчиненность и отчетность ответственному руководителю относительно внедрения и функционирования СУБП.		с	□	□	
Ответственность за обеспечение безопасности и полетов	19	Создание комитета по БП, который рассматривает СУБП и его показатели безопасности полетов.		с	□	□	
	-	Функции комитета по БП		с	□	□	
	-	Участие и функции МБП в комитете по БП		с	□	□	
	-	Создание рабочей группы по вопросам БП		г	п	п	
	-	Функции рабочей группы по вопросам БП		с	□	□	
Представление, обработка и управление данными о безопасности и полетов	20	Представление, обработка и управление данными о безопасности полетов (описание системы представления данных о безопасности полетов должна включать как реагирующий (донесения об авиационном происшествии или инциденте и т. д.), так и проактивный (донесения об опасных факторах) компоненты. Описание соответствующих систем представления данных о безопасности полетов и следующие элементы: формат отчета (донесения), конфиденциальность, адресаты, процедуры расследования и оценки, корректирующие/ профилактические меры и распространение отчета (донесения).					
	-	Описание процедуры фиксирования внутренних событий, включая авиационные происшествия, инциденты и другие происшествия, входящие в сферу действия СУБП.		с	□	□	
	-	Различие между обязательными донесениями (в случае авиационных происшествий, серьезных инцидентов, существенных неисправностей и т. д.), о которых необходимо уведомлять ОГА, и представление информации об обычных незначительных происшествиях, которая не выходит за пределы эксплуатанта ВТ.		с	□	□	
	-	Система добровольного и конфиденциального представление данных об опасных факторах и происшествиях, предусматривающая защиту данных и личности информатора от раскрытия.		с	□	□	
	-	Процедуры представления данных о безопасности полетов просты, доступны и соответствуют масштабу деятельности эксплуатанта ВТ		с	□	□	
	-	Представление данных в секторе происшествий с серьезными последствиями и соответствующие рекомендации адресуются руководителям соответствующего уровня и рассматриваются ими.		с	□	□	
	-	Донесения собираются в соответствующей базе данных, чтобы облегчить проведение необходимого анализа.		г	п	п	
	-	Программа анализа полетных данных		с	□	□	
	-	Программа анализа полетных данных предусматривает защиту данных и принцип «некарательной» политики эксплуатанта ВТ		с	□	□	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)	21	План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)				
	-	ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ		с	□	□
	-	Эксплуатант ВТ предусматривает в ERP возможные или вероятные чрезвычайные/кризисные сценарии, связанные с деятельностью эксплуатанта ВТ с учетом проведения учений и тренировок этих сценариев в соответствии с утвержденным планом тренировок по ERP		с	□	□
	-	ERP предусматривает необходимую интеграцию с внешними поставщиками услуг/подрядчиками, отраженных в схеме по взаимодействию с соответствующими организациями, органами и ведомствами		с	□	□
	-	Имеются сведения о периодической пересмотра/ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности.		с	□	□
	-	Контрольные карты проведения для лиц, задействованных в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия		с	□	□
	-	Схемы: - Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия - Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики - Схема оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики - Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ»		с	□	□
	-	Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP		с	□	□
	-	Программа подготовки по ERP. Периодичность проведения тренингов		с	□	□
	-	Тренинги или упражнения ERP выполняются в соответствии с планом		с	□	□
	-	Результаты проведенных тренингов документируются		с	□	□
	-	Перечень контактов аварийных служб и ведомств на местах базирования ВС и аэропортах выполнения полетов		с	□	□
-	Содержание ERP соответствует требованиям Инструкции СНЭВТ КР в области СУБП (Контрольная карта по оценке Плана-мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта ВТ)		с	□	□	
Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов	22	Расследования и корректирующие действия в области обеспечения безопасности полетов (Описание о том, как проводятся расследования и обработка данных об авиационных происшествиях, инцидентах и событиях внутри организации, включая их соответствие системе выявления опасных факторов и управления факторами риска в СУБП эксплуатанта ВТ.				
	-	Процедуры, обеспечивающие внутреннее расследование авиационных происшествий и инцидентов, о которых была представлена информация.		с	□	□



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

	-	Распространение в организации и предоставление в ОГА отчетов о завершённых расследованиях в установленном порядке.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Процедура, обеспечивающая осуществление установленных или рекомендованных корректирующих действий и оценку их результатов и эффективности.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Порядок дисциплинарного расследования и действий, предпринимаемых по выводам отчетов о расследованиях.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Четко определенные условия, при которых рассматриваются дисциплинарные меры (например, незаконные действия, безответственная неосторожность, грубая небрежность или умышленное нарушение).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Процедура, обеспечивающая выявление активных отказов в работе, а также сопутствующих факторов и опасных факторов.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Процедура и формат расследования предусматривают обработку результатов выявления содействующих факторов или опасных факторов для дальнейших действий системы организации по выявлению опасных факторов и управлению факторами риска, при необходимости.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Документация и делопроизводство по СУБП	23	Документация СУБП (контроль и учет руководящей документации эксплуатанта ВТ)					
	-	Компоненты и элементы СУБП организации адекватно изложены в руководстве.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Эксплуатант ВТ в рамках документации СУБП осуществляет контроль и учет руководящей документации эксплуатанта в соответствии с требованиями АПКР-6		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Перечень документации, относящаяся к СУБП		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Структура системы документации эксплуатанта по безопасности полетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Апробация системы документации по безопасности полетов в реальных условиях		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Составление документации СУБП с целью стандартизации всех типов документов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Внедрение и контроль системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Разработка систем сбора, рассмотрения, рассылки и контроля изменения информации с целью обработки информации и данных, получаемых из всех источников, имеющих отношение к типу осуществляемых операций, включая, в числе прочих, государство эксплуатанта, государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Имеются сведения о соответствующей координации или интеграции СУБП с внешними организациями клиентов или субподрядчиков, где это применимо.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Выявление опасных факторов и	24	Выявление опасности и оценка риска (Описание систему выявления опасных факторов и процесса сопоставления этих данных. Описание процесса распределения опасных факторов и факторов риска по категориям и их					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

управление факторами риска		дальнейшую приоритизацию по степени значимости с целью подготовки документированной оценки безопасности полетов. Описание оценки безопасности полетов и как реализуются планы профилактических мер				
	-	Показатели уровня безопасности		Г	П	П
	-	Заданный уровень безопасности эксплуатанта ВТ		Г	П	П
	-	Выявление опасных факторов		Г	П	П
	-	Триггеры выявления опасных факторов		Г	П	П
	-	Оценка риска для безопасности		С	О	О
	-	Управление факторами риска для безопасности полетов		С	О	О
	-	Источники информации для выявления опасных факторов		Г	П	П
	-	Оценка и уменьшение факторов риска для безопасности полетов		Г	П	П
	-	Система отчетности об опасных явлениях является конфиденциальной и содержит положения о защите источника информации.		С	О	О
	-	Имеются положения о том, что опасности/угрозы, обнаруженные во время процесса расследования инцидентов или АП, регистрируются в системе NIRM.		Г	П	П
	-	Существует процедура периодической пересмотра/ревизии уменьшения уровня риска.		С	О	О
Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасност и полетов	25	Мониторинг и измерение эффективности обеспечения безопасности полетов (Описание компонента СУБП, касающегося мониторинга и измерения эффективности обеспечения безопасности полетов, включая показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI))				
	-	Процесс разработки и обновления ряда показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующих целевых показателей.		С	О	О
	-	Установление соответствия между SPI и целями организации по обеспечению безопасности полетов и процесс согласования с ОГА		С	О	О
	-	Установлены показатели безопасности полетов с серьезными последствиями на основе базы данных (например, АП и серьезные инциденты).		С	О	О
	-	Установлены показатели безопасности полетов меньшего уровня последствий (например, - несоответствие, отклонения).		С	О	О
	-	Установлены соответствующие уровни цели и/или предупреждения в индикаторах безопасности полетов.		С	О	О
	-	Процедура управления внесением изменений организации включает требование о проведении оценки рисков безопасности полетов		С	О	О
	-	Процесс отслеживания эффективности SPI, включая проведение корректирующих действий при возникновении неприемлемых или ненормальных тенденций.		Г	П	П
-	Любые другие дополнительные критерии или процедуры мониторинга и измерения эффективности СУБП или обеспечения безопасности полетов.		С	О	О	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Управление изменениями	26	Управление изменениями (Описание процессов управления изменениями, которые могут влиять на факторы риска для безопасности полетов, и интеграцию этих процессов в СУБП)				
	-	Имеются сведения о том, что соответствующие эксплуатационные процессы и операции, связанные с безопасностью полетов, постоянно являются предметом работы системы NIRM эксплуатанта ВТ		С	□	□
	-	Процесс управления изменениями		С	□	□
	-	Триггеры для запуска официального процесса изменений		С	□	□
Непрерывное улучшение СУБП	27	Непрерывное улучшение СУБП (Описание процесса постоянного пересмотра и совершенствования СУБП)				
	-	Процесс регулярных внутренних проверок и перепроверок СУБП организации с целью обеспечить ее соответствие требованиям, адекватность и эффективность.		С	□	□
	-	Описать другие программы, содействующие постоянному совершенствованию СУБП организации и эффективности обеспечения безопасности полетов, системы качества		С	□	□
	-	Процесс регулярных проверок включают как внутренние проверки, так и проверки, проводимые другими организациями		С	□	□
Подготовка, обучение, коммуникации	28	Подготовка, обучение, коммуникации Описать вид полученной персоналом подготовки в области СУБП и других мер по обеспечению безопасности полетов и процесс обеспечения эффективности этой подготовки. Описание документальное оформление проведения подготовки. Описать процессы и каналы обмена информацией о безопасности полетов внутри организации				
	-	Программа подготовки кадров в области безопасности полетов эксплуатанта ВТ, которая обеспечивает надлежащую подготовку и квалификацию сотрудников для выполнения ими своих обязанностей в рамках СУБП		С	□	□
	-	Рамки программы подготовки в области безопасности полетов соответствуют степени участия каждого сотрудника в обеспечении функционирования СУБП (руководящего персонала и ответственных лиц, вовлеченный в оценку рисков)		Г	□	□
	-	Программа подготовки включает начальную подготовку и состоит как минимум из: -политики и целей организации в области обеспечения безопасности полетов; -обязанности и ответственности сотрудников организации в области обеспечения безопасности полетов; -основных принципов SRM; -систем представления данных о безопасности полетов; -процессов и процедур организации, связанных с СУБП; -человеческого фактора.		С	□	□
	-	Переподготовка в области обеспечения безопасности полетов должна быть сосредоточена на изменениях в политике, процессах и процедурах СУБП и должна освещать любые конкретные проблемы обеспечения безопасности полетов, актуальные для организации, и извлеченные уроки.		С	□	□
	-					



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

	-	Учебная программа, потенциальные участники и требования к подготовке документально оформлены.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Существует процесс аттестации для оценки эффективности подготовки.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	-	Программа подготовки включает ознакомление/обучение с СУБП вновь принятого сотрудника.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Замечания/рекомендации							
Соответствует/ N	Не соответствует/ NC		Подпись и ФИО инспектора	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

Приложение 5

Содержание план -мероприятий на случай аварийной обстановки (ERP)

1. План мероприятий на случай аварийной обстановки (ERP) обычно оформляется в виде руководства, в котором определены сферы ответственности, роль и действия персонала организации и других различных органов, которые привлекаются в случае чрезвычайных обстоятельств.

2. В ERP следует учитывать такие аспекты,

3. как:

а) Руководящие принципы. ERP должен направлять действия в случае аварийных ситуаций, например, содержать информацию о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты организации.

в) Организация. В ERP должны быть изложены намерения руководства по отношению к задействованным организациям путем:

1) назначения руководителей и определения состава аварийных групп;

2) определения обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп;

3) установления иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов;

4) создания центра управления кризисной ситуацией (ЦУКС);

5) установления порядка обработки большого числа запросов информации, особенно в течение первых нескольких дней после крупного авиационного происшествия;

6) назначения корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации;

7) определения располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер;

8) назначения представителя компании для участия в любых официальных расследованиях, предпринятых государственными должностными лицами;

9) составления плана мобилизации ключевого персонала.

Для пояснения организационных функций и системы взаимодействия можно использовать схему организационной структуры.

с) Оповещение. В плане должно быть указано, кого из сотрудников данной организации следует оповестить об аварийной ситуации, а также кто и каким образом будет оповещать внешние организации. Следует учитывать необходимость оповещения:

1) руководства;

Издание: 1

Ревизия: 0

Дата издания: 05.02.2024г.

Дата ревизии:

Стр.105/148



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

2) государственных полномочных органов (служба поиска и спасания, регламентирующий полномочный орган, комиссия по расследованию авиационных происшествий и т. д.);

3) местных аварийных служб (администрация аэропорта, противопожарная служба, полиция, служба скорой помощи, медицинские учреждения и т. д.);

4) родственников пострадавших (деликатная проблема, которой во многих государствах занимается органы МВД);

5) персонала компании;

6) СМИ;

7) представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций.

d) Оперативное реагирование. В зависимости от обстоятельств к месту происшествия может быть направлена группа оперативного реагирования для усиления ресурсов на местах и обеспечения соблюдения интересов организации. Ниже приводится ряд факторов, которые необходимо учитывать при формировании такой группы:

1) Кто должен возглавить группу оперативного реагирования?

2) Кто должен быть включен в состав группы оперативного реагирования?

3) Кто должен выступать от имени организации на месте происшествия?

4) Каковы будут потребности в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении и т. д.?

e) Дополнительная помощь. Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе подготовки, учебной отработки и актуализации ERP организации.

Их опыт и знания могут быть полезными при планировании и осуществлении таких задач, как:

1) выполнение роли пассажиров или клиентов в учебной отработке;

2) оказание помощи оставшимся в живых или внешних сторонах;

3) связь с родственниками, властными структурами и т.д.

f) Центр управления кризисной ситуацией (ЦУКС). ЦУКС, должен быть в режиме готовности и создается в головном офисе организации, если соблюдены условия для приведения его в действие. Кроме того, на месте происшествия или возле него может быть оборудован командный пункт (далее-КП). ERP должен предусматривать выполнение следующих требований:

1) укомплектование персоналом (с учетом возможного круглосуточного режима работы 7 дней в неделю в течение начального периода ликвидации последствий происшествия);

2) наличие средств связи (телефоны, факс, интернет и т. д.);

3) документация, ведение журналов регистрации аварийных мер;

4) изъятие всех документов компании, имеющих отношение к аварийной ситуации;

5) наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей;

6) наличие справочной документации (контрольные карты и описания процедур на случай аварийной ситуации, различные руководства компании, планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и списки телефонов).

Может возникнуть необходимость заключения договора с какой-либо авиакомпанией или иной специализированной организацией о создании ими антикризисного центра для защиты интересов эксплуатанта в случае кризисной ситуации, возникшей вдали от места его базирования. Как правило, такой центр в кратчайшие возможные сроки пополняется персоналом данной компании.

g) Документация. Помимо необходимости ведения журнала регистрации событий и действий от организации потребуется также определенная информация для государственной комиссии по расследованию происшествия. В ERP должно быть предусмотрено предоставление сотрудникам по расследованию следующих видов информации:

1) вся соответствующая документация по соответствующим предоставляемым услугам;



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

- 2) перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием;
- 3) записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанными с данным событием;
- 4) любые фотографии или другие документальные свидетельства.

h) Место происшествия. После крупного авиационного происшествия законное основание для доступа к месту происшествия имеют представители многих сфер юрисдикции, например, милиция, противопожарные службы, медицинские службы, администрация аэропорта, следователи (судебно-медицинские эксперты) в случае человеческих жертв, члены государственной комиссии по расследованию, учреждения гуманитарной помощи (например, Красный Крест) и даже СМИ. Хотя ответственность за координацию действий этих заинтересованных сторон лежит на государственной полицейской службе и/или государственном полномочном органе по расследованию авиационных происшествий, эксплуатант ВТ должен уточнить следующие аспекты деятельности на месте происшествия:

1) назначение старшего представителя компании на месте происшествия, если оно произошло:

- в основном месте базирования;
- за пределами основного места базирования;
- в открытом море или в иностранном государстве;

- 2) уход за оставшимися в живых пассажирами;
- 3) удовлетворение потребностей родственников пострадавших;
- 4) охрана обломков;
- 5) сохранение останков и личной собственности погибших;
- 6) сохранение улик;

7) оказание содействия (по мере необходимости) полномочным органам по расследованию авиационных происшествий;

8) удаление и утилизация обломков и т. д.

i) Средства массовой информации. От того, как компания взаимодействует со средствами массовой информации, может зависеть, насколько успешно она оправится от этого события.

Необходимы четкие указания:

1) какая информация защищена законодательными актами (данные FDR, записи CVR и записи переговоров с УВД, заявления свидетелей и т. д.);

2) кто может выступать от имени головного офиса организации и на месте происшествия (ответственный за связь с общественностью, высшее должностное лицо или другой член старшего руководства, руководитель, владелец);

- 3) подготовленные заявления для оперативного ответа на вопросы СМИ;
- 4) какую информацию можно (или нельзя) публиковать;
- 5) определение срока выпуска и содержания предварительного заявления компании;
- 6) обеспечение регулярного обновления информации для СМИ

j) Официальные расследования. Персоналу компании, который будет поддерживать связь с государственной комиссией по расследованию и полицией, необходимо дать соответствующие указания.

к) Помощь семьям. ERP должен также включать инструктивные указания относительно подхода организации к оказанию помощи семьям пострадавших в авиационном происшествии (членов экипажа и пассажиров). Упомянутые инструктивные указания могут включать:

- 1) государственные требования в отношении предоставления помощи семьям;
- 2) условия проезда и размещения для посещения места происшествия;
- 3) фамилию координатора программы и указание контактного пункта(ов) для пострадавших и клиентов;
- 4) предоставление последней имеющейся информации;
- 5) временную помощь пострадавшим и их семьям.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

1) Анализ после происшествия. Следует также включить указания, предусматривающие проведение ключевым персоналом после происшествия всестороннего разбора событий и документирование всех важных уроков, извлеченных из происшествия, в результате чего могут быть внесены изменения в ERP и соответствующие процедуры.

4. Контрольные карты. Каждый, кто задействован в группе оперативного реагирования в случае крупного авиационного происшествия, испытает определенную степень потери ориентации. Поэтому в процессе осуществления аварийных мероприятий используются контрольные карты с задачами и действиями в рамках ERP для каждого задействованного в группе оперативного реагирования. Такие карты могут быть неотъемлемой частью имеющихся в компаниях руководств по производству полетов или по действиям в условиях аварийной обстановки. Для обеспечения эффективности контрольные карты должны регулярно:

a) пересматриваться и обновляться (например, мобилизационные списки и контактные данные);

b) проверяться и совершенствоваться в ходе практических учений.

5. Подготовка и учения по ERP. План мероприятий на случай аварийной обстановки представляет собой изложенные в письменном виде намерения. Для гарантии того, что изложенные в ERP намерения подкреплены эксплуатационными возможностями, необходима соответствующая подготовка. Поскольку у подготовки короткий «срок хранения», необходимо проводить на регулярной основе тренировки и учения как минимум планы мобилизации и установления связи, которые можно проверить в процессе "кабинетных" учений. Ряд других аспектов, таких как мероприятия "на месте происшествия", в которых задействованы другие организации и внешние поставщики услуг, необходимо отрабатывать в ходе практических учений через регулярные промежутки времени вместе с другими внешними участниками ERP в период проведения полномасштабных учений на случай аварийной обстановки в аэропортах по основному месту базирования воздушного судна и осуществления полетов. Проведение учений позволяет продемонстрировать недостатки и адекватность плана, которые можно устранить, до того, как возникнет реальная аварийная ситуация.

Контрольная карта по оценке Плана- мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP) эксплуатанта ВТ

Область проверки инспектора:										
Дата (год/месяц/день):			ФИО инспектора:							
Вопрос оценки			Ссылка на документ ЭВТ	С	NC	N/A	Примечание			
№	Структура									
1	Заголовок раздела						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	Лист регистрации пересмотров/ревизий, изменений/дополнений						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	Перечень действующих страниц						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	Содержание						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	Назначение и цель						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Термины, определения и сокращения						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Перечень держателей экземпляров ERP						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Периодичность ревизии ERP для обеспечения его актуальности и эффективности.						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	План мероприятий на случай аварийной ситуации (ERP)									
-	ERP соответствует масштабу, характеру и сложности структуры и производственной деятельности эксплуатанта ВТ						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

-	Руководящие принципы. (Информация о нормативно-правовых положениях, регулирующих проведение расследований, соглашения с местными органами власти, политику и приоритеты организации).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Организация					
-	Назначение руководителей и определения состава аварийных групп;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Определение обязанностей и сфер ответственности персонала, включенного в состав аварийных групп;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Установление иерархии отчетности при представлении данных о безопасности полетов;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Создание центра управления кризисной ситуацией (ЦУКС);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Установление порядка обработки большого числа запросов информации, особенно в течение первых нескольких дней после крупного авиационного происшествия;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Назначение корпоративного представителя для связи со средствами массовой информации;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Определения располагаемых ресурсов, включая финансовые полномочные органы, для принятия незамедлительных мер;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Назначение представителя компании для участия в любых официальных расследованиях, предпринятых государственными должностными лицами;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Составления плана мобилизации ключевого персонала.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Оповещение					
-	Руководства;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Государственных полномочных органов (служба поиска и спасания, регламентирующий полномочный орган, комиссия по расследованию авиационных происшествий и т. д.);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Местных аварийных служб (администрация аэропорта, противопожарная служба, полиция, служба скорой помощи, медицинские учреждения и т. д.);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Родственников пострадавших (деликатная проблема, которой во многих государствах занимается органы МВД);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Персонала компании;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	СМИ;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Представителей юридических, бухгалтерских, страховых и прочих организаций.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	Оперативное реагирование					
-	Назначение главного руководителя группы оперативного реагирования		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Печень должностных лиц, включённых в состав группы оперативного реагирования		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Назначение ответственного лица, кто должен выступать от имени эксплуатанта ВТ на месте происшествия		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

-	Перечень потребностей в специальном оборудовании, одежде, документации, транспортных средствах, размещении и т. д.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	Дополнительная помощь					
-	Служащие с надлежащей подготовкой и опытом способны оказать нужную помощь в процессе подготовки, учебной отработки и актуализации ERP эксплуатанта ВТ с соответствующими задачами: -выполнение роли пассажиров или клиентов в учебной отработке; -оказание помощи оставшимся в живых или внешних сторонах; -связь с родственниками, властными структурами и т.д.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Центр управления кризисной ситуацией (ЦУКС)					
-	Укомплектование персоналом (с учетом возможного круглосуточного режима работы 7 дней в неделю в течение начального периода ликвидации последствий происшествия);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Наличие средств связи (телефоны, факс, интернет и т. д.);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Документация, ведение журналов регистрации аварийных мер;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Изъятие всех документов компании, имеющих отношение к аварийной ситуации;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Наличие офисного оборудования и канцелярских принадлежностей;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Наличие справочной документации (контрольные карты и описания процедур на случай аварийной ситуации, различные руководства компании, планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и списки телефонов).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	Документация					
-	Вся соответствующая документация по соответствующим предоставляемым услугам;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Перечень контактных пунктов и список всего персонала, связанного с данным событием;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Записи бесед со всеми лицами (и их заявления), связанными с данным событием;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Любые фотографии или другие документальные свидетельства.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	Место происшествия					
-	Назначение старшего представителя компании на месте происшествия, если оно произошло:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	– в основном месте базирования;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	– за пределами основного места базирования;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	– в открытом море или в иностранном государстве;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Уход за оставшимися в живых пассажирами;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Удовлетворение потребностей родственников пострадавших;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Охрана обломков;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Сохранение останков и личной собственности погибших;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Сохранение улики;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

-	Оказание содействия (по мере необходимости) полномочным органам по расследованию авиационных происшествий;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Удаление/эвакуация ВС и утилизация обломков и т. д.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	Средства массовой информации					
-	Какая информация защищена законодательными актами (данные FDR, записи CVR и записи переговоров с УВД, заявления свидетелей и т. д.);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Кто может выступать от имени головного офиса организации и на месте происшествия (ответственный за связь с общественностью, высшее должностное лицо или другой член старшего руководства, руководитель, владелец);		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Подготовленные заявления для оперативного ответа на вопросы СМИ;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Какую информацию можно (или нельзя) публиковать;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Определение срока выпуска и содержания предварительного заявления компании;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Обеспечение регулярного обновления информации для СМИ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Официальные расследования.					
-	Соответствующие указания, которые необходимо дать персоналу компании, который будет поддерживать связь с государственной комиссией по расследованию и полицией		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19	Помощь семьям.					
-	Государственные требования в отношении предоставления помощи семьям;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Условия проезда и размещения для посещения места происшествия;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Назначение должностного лица/ координатора программы и указание контактного пункта(ов) для пострадавших и клиентов;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Порядок предоставления последней имеющейся информации;		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Оказание временной помощи пострадавшим и их семьям.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
20	Анализ после происшествия.					
-	Указания, предусматривающие проведение ключевым персоналом после происшествия всестороннего разбора событий и документирование всех важных уроков, извлеченных из происшествия, в результате чего могут быть внесены изменения в ERP и соответствующие процедуры		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Контрольные карты каждого должностного лица, задействованного в группе оперативного реагирования. (Проверить ревизии и актуальность данных)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21	Схемы взаимодействия					
-	-Организационная структура группы оперативного реагирования в случае авиационного происшествия и серьезных инцидентов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

-	- Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах ГА на территории Кыргызской Республики		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	- Схема оповещения об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах ГА за пределами Кыргызской Республики		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	- Схема взаимодействия при получении аварийной информации от международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ»		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22	Подготовка и учения по ERP					
-	Программа подготовки по ERP -начальная -периодическая/повторная		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Порядок проведения тренировок		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Программа подготовки охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП Эксплуатанта ВТ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Процесс измерения эффективности обучения и принятия соответствующих мер для улучшения последующего обучения.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Программа подготовки включает человеческие и организационные факторы, в том числе культуру справедливости и нетехнические навыки с целью уменьшения человеческих ошибок.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Документация программы подготовки (задания о проведенных тренировках, контрольные карты тренировок, отчет о выполненных тренировках, вывод/заключение о результатах проведенных тренировок и т.п. и т.д.)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Эксплуатант ВТ предусматривает в ERP возможные или вероятные чрезвычайные/кризисные сценарии		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Функции и обязанности лиц, задействованных в ERP		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	План и периодичность проведения тренировок		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
-	Перечень контактов аварийных служб и ведомств основного места базирования ВС и аэропортах выполнения полетов		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Замечания/рекомендации						
Соответствует/ N	Не соответствует/ NC	Подпись и ФИО инспектора	Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа ГА			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					



Процедура оценки внедрения СУБП эксплуатанта ВТ

1. Введение

1. Данный инструктивный материал является процедурой оценки СУБП, определяющей порядок согласования и ведения надзора за СУБП эксплуатанта ВТ, в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-19 «Управление безопасностью полетов» и Приложения 19 ИКАО.

2. Данный инструктивный материал обеспечивает единый подход по оценке СУБП эксплуатантов ВТ.

3. Если эксплуатант ВТ, имеет более одного разрешительного документа, выданного Органом ГА, в таком случае должна использоваться единая СУБП, координируемая между всеми контролируруемыми отделами.

4. Результаты оценки СУБП с использованием настоящей процедуры способствуют деятельности по надзору на основанному на оценке рисков в Кыргызской Республике. Данный подход к оценке СУБП эксплуатантов ВТ предназначен для определения как как на соответствие СУБП требованиям АПКР-19, так и на ее эффективности.

2. Цель

5. Данная процедура оценки за СУБП была разработана для обеспечения общего и согласованного подхода к надзору за СУБП всех эксплуатантов ВТ Кыргызской Республики в соответствии с требованиями АПКР-19.

6. Проверочная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ (приложение А), упомянутая в этой процедуре, используется для оценки соответствия и эффективности СУБП эксплуатанта ВТ. Эксплуатант ВТ должен продемонстрировать наличие необходимых организационных структур управления, ответственности системы управления, политик и процедур, человеческих и финансовых ресурсов, а также эффективное управление рисками.

7. Объем оценки учитывает размер, характер и сложность осуществляемой деятельности эксплуатантов ВТ, имеющих разрешительные документы, выданные ГАГА.

3. Объем

8. Данной процедуре должны следовать все структурные подразделения ГАГА, участвующие в надзоре за СУБП, а также использовать в сочетании с другими существующими надзорными проверками, выполняемые Органом ГА, например, проверками в области: летной эксплуатации, летной годности, подготовки авиационного персонала, эксплуатационного контроля и наземного обслуживания.

9. Процедура надзора за СУБП используется для первоначальной оценки и постоянного надзора за СУБП, а также для эксплуатантов ВТ, у которых уже была проведена первоначальная оценка СУБП в прошлом, используя предыдущие версии проверочных карт.

4. Обязанности

10. При оценке СУБП ответственный инспектор несет ответственность за проведение оценки СУБП.

11. В тех случаях, когда в оценке СУБП задействовано более одного отдела ОГА из-за того, что один и тот же эксплуатант ВТ имеет несколько разрешительных документов выданных ОГА,



определяется руководитель группы ответственной за надзор данной организации ГА.

12. Руководитель группы отвечает за планирование и координацию оценки СУБП, а также за формирование состава группы по оценке СУБП. Состав группы утверждается приказом директора/заместителя директора ОГА.

13. Оценка СУБП эксплуатанта ВТ должна проводиться как самостоятельная оценка СУБП, но при этом следует учитывать деятельность, связанную с СУБП, определенную в ходе других мероприятий по надзору данного эксплуатанта ВТ.

5. Процедура

14. Следующие процедуры охватывают процессы, которым необходимо следовать для надзора за СУБП, и разбиты на следующие виды деятельности:

- первоначальная оценка СУБП;
- постоянный надзор за СУБП.

6. Процедуры первоначальной оценки СУБП

15. Первоначальная оценка СУБП осуществляется в отношении заявителей на получение сертификата эксплуатанта или новых эксплуатантов ВТ, у которых уже была проведена оценка РУБП на этапе оценки документации в рамках сертификации или первоначальная оценка СУБП была проведена в прошлом с применением предыдущих версий контрольных карт. При подготовке к первоначальной оценке СУБП член комиссии/инспектор согласовывает подходящую дату посещения эксплуатанта ВТ в рамках расписания IV- этапа сертификации, а в случае надзора необходимо направить эксплуатанту ВТ уведомления о надзоре по СУБП и согласовать дату начала инспекции не менее чем за 15 рабочих дней, чтобы предоставить возможность эксплуатанту ВТ подготовиться и заполнить соответствующие разделы контрольной карты оценки СУБП.

Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ заполняется эксплуатантом ВТ в текстовом редакторе и возвращается члену комиссии/инспектору не позднее чем за 3 рабочих дня до начала инспекции в целях оценки СУБП вместе с последней версией РУБП эксплуатанта ВТ.

При проведении предварительных совещаний с ответственным лицом по СУБП заявителя/эксплуатанта ВТ в рамках процедур сертификаций таких как получение сертификата эксплуатанта или эксплуатационных спецификаций для нового типа ВС, член комиссии/инспектор должен представить контрольную карту оценки РУБП/СУБП эксплуатанта ВТ в отношении которого осуществляется проверка, для проведения самооценки СУБП эксплуатанта ВТ и заполнения проверочной карты перед визитом члена комиссии/инспектора на место основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ.

16. Каждый инспектор Органа ГА, осуществляющий надзор за эксплуатантом ВТ вправе ознакомится с полученной заполненной эксплуатантом ВТ контрольной карты оценки СУБП/РУБП эксплуатанта ВТ и при необходимости принять соответствующие меры в отношении представленной основной информации, если имеются сомнения и несоответствия по какому-либо направлению деятельности входящая и регулируемая СУБП эксплуатанта ВТ.

17. Начальная оценка проводится путем посещения членом комиссии/инспектором Органом ГА место основной деятельности эксплуатанта ВТ для проверки и подтверждения заявленной деятельности и выполненной самооценки заявителем/эксплуатантом ВТ. При определенных обстоятельствах проверка самооценки эксплуатанта ВТ производится в виде кабинетной проверки в Органе ГА если такая оценка не требуется по месту основной деятельности заявителя/эксплуатанта ВТ. Для первоначальной оценки СУБП все маркеры в проверочной карте оценки СУБП должны быть оценены как **Существующие (С)** и **Приемлемые**



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

(II). Исходя из этого факта член комиссии/инспектор может представить отчет об удовлетворительно проведенной оценке СУБП, что позволит эксплуатанту ВТ перейти на следующий этап сертификации в рамках процедур сертификаций при условии соблюдения всех других требований Органа ГА, а также для действующего эксплуатанта ВТ, прошедшего первоначальную оценку СУБП отметить успешное прохождение надзорных мероприятий по СУБП.

18. Контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ необходимо использовать согласно описанию ниже. Инспектор должен заполнить раздел комментариев для каждого показателя, подтверждая принятие их ответов, и написать детали любых подтверждающих доказательств. Пример раздела заполненной контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ для первоначальной оценки приведен на Рисунке 1 ниже.

Термин «не относится- Н/О» может использоваться при условии включения соответствующего обоснования и его принятия инспектором в колонке замечаний Органа ГА, т. е. операция, проводимая одним сотрудником, не требует вовлечения Комитета по безопасности полетов.

19. Во время первоначальной оценки могут быть продемонстрированы критерии оценки, которые можно считать Рабочими (Р) и Эффективными (Э), и их следует зафиксировать в контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ.

20. По результатам оценки СУБП заявителя/эксплуатанта ВТ, член комиссии/инспектор Органа ГА должен ознакомить заявителя/эксплуатанта ВТ с заполненными комментариями члена комиссии/инспектора в контрольной карте оценки СУБП эксплуатанта ВТ с соответствующим отчетом о выполненной проверке по оценке СУБП и при выявлении любых несоответствий и/или замечаний направить письмо-уведомление об устранении замечаний/несоответствий эксплуатантом ВТ в рамках процедуры сертификации.

Рис. 1. Пример заполнения контрольной карты оценки СУБП, использованного для

1. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (Приложение 19, компонент 2)

1.1 ВЫЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ОПАСНОСТИ (Приложение 19, элемент 2.1)

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
2.1.1. Существует система конфиденциальных сообщений для регистрации ошибок/угроз и потенциальных промахов, которая проста в использовании и доступна для всех сотрудников.					Сообщения по безопасности полетов обычно поступают в электронном виде по электронной почте. Руководителю по безопасности полетов, альтернативно – бумажные копии доступны в каждом отделе. РУБП 3.2.2 подробно описывает процесс отчетности в Приложение 2, включает форму отчета о безопасности полетов.	Считается существующей, но не подходит так как форма сообщения сложная (3 страницы) и это может оттолкнуть людей.
2.1.2. Существует система конфиденциальных сообщений, обеспечивающая соответствующую обратную связь с сообщавшим и, при необходимости, с остальной частью организации.					В РУБП 3.2.3 подробно описывается, как достигается и контролируется конфиденциальность с помощью Руководителя по безопасности полетов, который имеет исключительный доступ к сообщениям.	Примемло, так как была проверена конфиденциальность системы сообщений.
Что искать						
<ul style="list-style-type: none"> ☐ Проверьте систему предоставления данных на доступность и простоту использования. ☐ Проверьте доверие сотрудников к системе предоставления данных и осведомленность о ней, а также о том, знают ли они, о чем следует сообщать. ☐ Узнайте, как обеспечивается защита и конфиденциальность данных. ☐ Доказательства обратной связи с сообщавшим, организацией и третьими лицами. ☐ Оценивайте объем и качество сообщений, в том числе сообщает ли персонал о своих ошибках и недочетах. ☐ Просмотрите показатели закрытия сообщений. ☐ Проверьте, могут ли контрактные организации и клиенты составлять сообщения. ☐ Проверьте, как анализируются сообщения в системе. ☐ Убедитесь, что обязанности в отношении анализа событий, хранения и последующих действий четко определены. ☐ Проверьте, что соответствующий персонал знает, какие события должны быть обязательными. ☐ Оцените, как высшее руководство взаимодействует с результатами системы предоставления данных. 						
Существует	Подходит				Работает	Эффективна
Существует система конфиденциальных сообщений для регистрации обязательных событий и добровольных сообщений, которая включает систему обратной связи и хранится в базе данных.	Система предоставления данных доступна и проста в использовании для всего персонала. Обязанности, сроки и формат обратной связи содержательны и четко определены.				Система предоставления данных используется всем персоналом. О любых предпринятых (или не предпринятых) действиях сообщается сообщавшему и, при	Существует надежная система предоставления данных, основанная на объеме предоставления данных и качестве полученных сообщений.



первоначальной оценки.

21. Замечания и несоответствия оформляются в виде предписания для эксплуатанта ВТ в рамках программы надзора или письменным уведомлением для заявителя в рамках прохождения процедуры сертификаций для получения сертификата эксплуатанта и/или эксплуатационных спецификаций.

22. Порядок устранения замечаний и несоответствий осуществляется в соответствии с п.81,87,88,89,90,91 РВСЭ ЭВТ КР, утвержденного приказом ГАГА при КМ КР №130 от 16.02.2023г.

7. Процедура постоянного надзора за СУБП

23. После первоначальной оценки СУБП инспектор должен провести еще одну оценку СУБП в течение 12 месяцев после сертификации заявителя/эксплуатанта ВТ, но не менее чем за 6 месяцев после сертификации. Эта оценка СУБП позволит оценить, работает ли СУБП эксплуатанта ВТ. Это позволит эксплуатанту ВТ достаточно времени, чтобы начать работу с СУБП, а также устранить недостатки и замечания, выявленные в процессе первоначальной оценки СУБП.

24. При планировании оценки СУБП в рамках постоянного надзора, ответственный инспектор Органа ГА согласовывает подходящую дату проведения надзора с эксплуатантом ВТ, но не менее чем за 15 рабочих дней до начала даты проведения надзора, а также информирует о том, что данный эксплуатант ВТ заполняет заново контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ с предоставлением актуальной информации на день проведения проверки. Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ заполняется эксплуатантом ВТ и возвращается инспектору Органа ГА не позднее чем за 3 рабочих дня до начала проведения инспекции в целях оценки СУБП вместе с доказательной документацией, если она еще не имеется такие как:

- действующее РУБП со всеми обновлениями и ревизиями;
- имеются самые последние отчеты Комитета по безопасности полетов/протоколы заседаний и другая документация по СУБП эксплуатанта ВТ.

В дополнение к вышеуказанным документам, инспектору Органа ГА требуется дополнительная предиспекционная подготовка путем рассмотрения результатов первоначальной оценки СУБП, полученных отчетов об обязательных и добровольных сообщениях, результатов аудита или другой информации о рисках из других источников.

25. Оценка СУБП включает опрос генерального директора и других ключевых ответственных лиц эксплуатанта ВТ, чтобы понять их роль в СУБП.

26. Следует провести опрос отдельных представителей рядового персонала, чтобы оценить их знание СУБП эксплуатанта ВТ и оценить наличие требуемой культуры, политики безопасности полетов и системы отчетности.

27. По результатам оценки СУБП эксплуатанта ВТ, инспектор Органа ГА должен ознакомить эксплуатанта ВТ с заполненными комментариями инспектора в контрольной карте оценки СУБП эксплуатанта ВТ с соответствующим отчетом о выполненной проверке по оценке СУБП и при выявлении любых несоответствий и/или замечаний направить предписание для их устранения эксплуатантом ВТ.

8. Завершение работы с проверочной картой оценки СУБП

28. Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ является инструментом оценки, который оценивает соответствие и эффективность СУБП эксплуатанта ВТ с помощью ряда маркеров / критериев оценки в форме утверждений. В проверочной карте использованы 12



элементов, основных принципов СУБП, указанных в АПКР-19.

29. Эксплуатант ВТ вносит в контрольную карту оценки СУБП эксплуатанта ВТ фактическую и актуальную информацию путем отметки «х» в ячейках С, П, Р или Э в зависимости от актуального состояния самооценки и внесением подтверждающей информации и ссылок на соответствующие разделы РУБП эксплуатанта ВТ, подтверждающие эту оценку в колонке «Как это достигается». Инспектор должен проверить и утвердить оценку эксплуатанта ВТ, четко указав проверку их уровня С, П, Р, Э для каждого показателя и предоставив соответствующие комментарии в столбце комментариев. При обнаружении несоответствия в предоставленной информации или если самооценка не будет подтверждена, инспектор Органа ГА оставляет комментарий в соответствующей ячейке.

30. Выявленные инспектором замечания и несоответствия оформляются в виде предписания для эксплуатанта ВТ в рамках программы надзора или письменным уведомлением для заявителя в рамках прохождения процедуры сертификации для получения сертификата эксплуатанта и или эксплуатационных спецификаций.

31. Порядок устранения замечаний и несоответствий осуществляется в соответствии с п.81,87,88,89,90,91 РВСЭ ЭВТ КР, утвержденного приказом ГАГА при КМ КР №130 от 16.02.2023г.

9. Определения критериев оценки

34. Существующая (С). Имеются доказательства о том, что соответствующий показатель задокументирован в документации по СУБП эксплуатанта ВТ.

35. Приемлемая (П). Соответствующий показатель Приемлемая в зависимости от размера, характера, сложности деятельности эксплуатанта ВТ и неотъемлемого риска деятельности.

36. Рабочая (Р). Имеются данные о том, что соответствующий показатель используется и есть результаты.

37. Эффективная (Э). Имеются данные о том, что соответствующий показатель позволяет достичь желаемого результата и положительно влияет на безопасность полетов.

38. На что обратить внимание в разделе столбца. Для каждого раздела инструмента есть поле «изучить и оценить». Это дает дополнительные указания инспектору при оценке показателя.

39. Раздел комментариев. В этой колонке инспектор должен записывать любые наблюдения, разговоры, записи и документы, отобранные для поддержки проверки каждого показателя. Если уровень С, П, Р, Э не принимается из самооценки эксплуатанта ВТ, должен быть включен комментарий, объясняющий причину.

40. Поле «Как это достигается». Должно быть заполнено эксплуатантом ВТ и включать краткие отчеты и любые ссылки на документацию, такую как раздел «Руководство по СУБП».

41. Малые и не сложные. Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта ВТ применяется для всех эксплуатантов ВТ, независимо от того, насколько они малы или просты в осуществляемой деятельности. «Подходящая» оценка используется для определения того, приемлемо ли то, что есть у эксплуатанта ВТ, исходя из его размеров, характера и сложности организации, а также ее деятельности.

42. Оценка СУБП эксплуатанта ВТ проводится на постоянной основе, принимая во внимание ресурсы инспекторов, объемы сертификационных и надзорных мероприятий, дополнительные проверки выполняются по аспектам повышенного риска.

10. Работа с несоответствиями

43. При первоначальной оценке заключение о несоответствии должно быть отмечено в разделе комментарии контрольной карты, если какой-либо из показателей контрольной карты оценки СУБП был определен как менее чем Приемлемая (П) (т.е. только Существующая(С) или



полностью отсутствует).

44. В целях постоянного надзора заключение о несоответствии должно быть поднято, если какой-либо из показателей контрольной карты оценки был определен как менее чем «Рабочая (Р)» (т. е. только «Существующая(С)» или «Приемлемая (П)» или полностью отсутствует).

45. Вывод о несоответствии должен быть сопоставлен с наиболее применимой ссылкой АПКР-19. Любое выявленное несоответствие должно быть подтверждено достаточными объективными доказательствами. Инспектор Органа ГА использовать установленные сроки и процедуры Органа ГА для оценки существенных замечаний/недостатков и необходимых действий для полного устранения.

11. Сопутствующие документы, политики, процедуры и рабочие инструкции

- АПКР-19 детализирует требования к СУБП для организаций ГА.
- Документ ИКАО Doc 9859 может применяться в качестве руководства по внедрению СУБП, если применяемые положения не противоречат требованиям АПКР-19.

12. Справочные документы

- АПКР-19
- Приложение 19 ИКАО
- Док. ИКАО 9859
- Проверочная карта оценки СУБП Международной группы по управлению безопасностью полетов



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Приложение А

Контрольная карта оценки СУБП эксплуатанта воздушного транспорта

Эксплуатант ВТ: _____	Разрешительный документ(ы) выданный ГАГА: _____ _____
Руководств по СУБП или ссылка: Издание _____ Ревизия _____ Дата согласования _____	Инспектор/отдел: _____
Цель проверки: (выбрать нужное) <input type="checkbox"/> Первоначальная оценка СУБП <input type="checkbox"/> Постоянный надзор за СУБП <input type="checkbox"/> Отдельный элемент СУБП, в отношении которого выявлено несоответствие (указать) _____	Дата оценки: _____ Место проверки: _____



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

1. ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (АПКР 19, компонент 1) 1.1 ОБЯЗАТЕЛЬНОСТЬ РУКОВОДСТВА

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
1.1.1 Существует политика безопасности полетов, подписанная ответственным Руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдению всех применимых законодательных требований и стандартов; и принятию во внимание лучших практик.						
1.1.2 Политика безопасности полетов включает в себя заявление о предоставлении соответствующих ресурсов, и эксплуатант ВТ управляет ресурсами, предвидя и устраняя любые недостатки.						
Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none">- Проведите собеседование с ответственным руководителем, чтобы оценить его знания и понимание политики безопасности.- Проверьте, что политика безопасности полетов периодически пересматривается на предмет содержания и актуальности.- Убедитесь, что политика безопасности полетов соответствует требованиям.- Опросите персонал, чтобы определить, насколько известна политика безопасности полетов, а также насколько она читабельна и понятна.- Проверьте имеющиеся ресурсы, включая персонал, оборудование и финансовые ресурсы.- Имеется ли достаточное количество компетентных специалистов/сотрудников.- Сравните запланированные ресурсы с фактическими ресурсами.- Проверьте, как поощряется позитивная культура безопасности полетов и как она влияет на общую эффективность.						
Существующая		Приемлемая		Рабочая		Эффективная
Существует политика безопасности полетов, подписанная ответственным	Политика безопасности полетов легко читается.	Политика безопасности полетов	Политика безопасности периодически пересматривается, чтобы гарантировать, что она			Ответственный руководитель знаком с содержанием



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

	руководителем, которая включает в себя обязательство по постоянному совершенствованию; соблюдает все применимые законодательные требования и стандарты; и учитывает лучшую практику. Политика безопасности полетов включает заявление о предоставлении соответствующих ресурсов.	Содержание соответствует масштабу и деятельности эксплуатанта VT. Существует процесс оценки ресурсов и устранения любых недостатков.	остаётся актуальной для организации. Эксплуатант VT оценивает ресурсы, предоставляемые для предоставления безопасных услуг, и принимает меры для устранения любых недостатков.	политики безопасности полетов и одобряет ее. Эксплуатант VT анализирует и принимает меры для устранения любой прогнозируемой нехватки ресурсов.
	Показатели соответствия и эффективности	С	П	Э
1.1.3	Существуют средства для информирования о политике безопасности полетов.			
1.1.4	Ответственный руководитель и руководящий персонал продвигают позитивную/справедливую культуру безопасности полетов и демонстрируют свою приверженность политике безопасности полетов посредством активного и заметного участия в системе управления безопасностью.			
	Изучить и оценить			
-	Проверьте, как сообщается о политике безопасности полетов.			
-	Политика безопасности полетов четко видна всем сотрудникам, включая соответствующий персонал, работающий по контракту, и сторонние организации.			
-	Опросить руководителей и персонал относительно знания политики безопасности полетов.			
-	Все руководители знакомы с ключевыми элементами политики безопасности полетов.			
-	Доказательства участия высшего руководства в совещаниях по безопасности полетов, обучения, конференциях и т. д.			
-	Отзывы об исследованиях безопасности полетов, которые включают конкретные аспекты культуры справедливости.			
-	Отношения с регулирующим органом и другими заинтересованными сторонами.			
-	Посмотрите, как продвигаются позитивная культура безопасности полетов и культура справедливости.			



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
Существуют средства для информирования о политике безопасности полетов. Приверженность руководства безопасностью полетов документируется в политике безопасности полетов.	Политика безопасности полетов четко видна всему персоналу (рассмотрите несколько мест размещения). Политика безопасности полетов понятна (учитывайте несколько языков). Ответственный руководитель и руководящий персонал играют четко определенную роль в системе управления безопасностью полетов.	Политика безопасности полетов доводится до сведения всего персонала (включая соответствующих контрактный персонал и организации). Ответственный Руководитель и группа высшего руководства продвигают свою приверженность политике безопасности полетов посредством активного и заметного участия в системе управления безопасностью полетов.	Сотрудники эксплуатанта ВТ знакомы с политикой и могут описать свои обязательства в отношении политики безопасности полетов. Принятие решений, действия и поведение отражают позитивную культуру безопасности/справедливости, и существует хорошее руководство в области безопасности полетов, демонстрирующее приверженность политике безопасности полетов.
Показатели соответствия и эффективности			
С	П	Р	Э
1.1.5			
1.1.6			
Комментарии			



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none"> - Свидетельство того, когда после события применены принципы справедливой культуры. - Доказательства вмешательства в результате расследований безопасности полетов, направленных на решение организационных вопросов, а не сосредоточение внимания только на отдельных лицах. - Проанализируйте, как эксплуатант ВТ отслеживает уровень предоставления донесений/сообщений (reporting). - Проанализируйте количество донесений/сообщений по безопасности полетов, соответствующих деятельности. - Донесения/сообщения (reporting) о безопасности полетов включают собственные ошибки сообщавшего и события, в которых он участвовал (события, за которыми никто не наблюдал). - Отзывы о культуре справедливости из опросов персонала о культуре безопасности полетов. - Опросите представителей персонала, чтобы подтвердить, что они согласны с политикой и принципами справедливой культуры. - Убедитесь, что сотрудники осведомлены о политике и принципах справедливой культуры. 	<p align="center">Эффективная</p> <p>Имеются свидетельства того, что политика справедливой культуры и поддерживающие принципы применяются и пропагандируются среди персонала.</p> <p>Имеются справедливая политика справедливой культуры применятся последовательно, и персонал доверяет этой политике. Имеются данные о том, что грань между приемлемым и неприемлемым поведением была установлена в ходе консультаций с персоналом и представителями персонала.</p>					
Изучить и оценить						
Существующая	Приемлемая					
<p>Определены политика и принципы справедливой культуры.</p>	<p>Политика справедливой культуры четко определяет приемлемое и неприемлемое поведение. Принципы обеспечивают последовательное применение политики во всей организации. Политика и принципы справедливой культуры понятны и ясно видны.</p>					
Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
1.1.7	Цели безопасности полетов установлены и доведены до сведения всей организации.					
1.1.8	Государственная программа безопасности полетов Кыргызской Республики (ГосПП) и Национальный план обеспечения безопасности полетов рассматриваются для выбора целей безопасности полетов и SPI.					



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

-	Оцените, являются ли цели безопасности полетов подходящими и актуальными.		
-	Определены цели, которые приведут к улучшению процессов, результатов и развитию позитивной культуры безопасности полетов.		
-	Оцените, как цели безопасности полетов доводятся до сведения всей организации.		
-	Цели безопасности полетов измеряются для мониторинга достижения с помощью SPI и SPT.		
-	Оцените, учтены ли цели безопасности полетов в соответствии с государственными целями безопасности полетов в Национальном плане безопасности полетов Кыргызской Республики.		
Существующая	Применяемая	Рабочая	Эффективная
Были установлены цели безопасности полетов, которые согласуются с политикой безопасности полетов, и есть средства доведения их до сведения всей организации.	Цели безопасности полетов относятся к организации ГА и ее деятельности. Цели безопасности полетов понятны и ясно видны. Цели безопасности полетов согласованы с ГосПБП.	Цели безопасности полетов регулярно пересматриваются/ревидируются и доводятся до сведения всей организации.	Достижение целей безопасности полетов контролируется высшим руководством, и принимаются меры для обеспечения их достижения.

1.2 ИЕРАРХИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ОБЯЗАННОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Э	Как это достигается	Комментарии
1.2.1 Назначен ответственный руководитель, который несет полную ответственность и подотчетность для обеспечения надлежащего внедрения и эффективного функционирования СУБП.					
1.2.2 Ответственный руководитель полностью осведомлен о своих ролях и обязанностях СУБП в отношении политики безопасности полетов, стандартов безопасности полетов и культуры безопасности полетов организации.					



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Изучить и оценить		С	П	Э	Как это достигается	Комментарии
<p>- Доказательства того, что Ответственный руководитель имеет полномочия предоставлять достаточные ресурсы для соответствующих улучшений безопасности полетов.</p> <p>- Свидетельства принятия решения о приемлемости риска.</p> <p>- Деятельность СУБП по обзору осуществляется своевременно, и СУБП обеспечена достаточными ресурсами.</p> <p>- Доказательства остановки деятельности из-за неприемлемого уровня риска безопасности полетов.</p> <p>- Изучите доказательства того, что действия ответственного руководителя согласуются с активным продвижением позитивной культуры безопасности полетов в организации.</p>	<p>Существующая</p> <p>Назначенный ответственный Руководитель, который несет полную ответственность и полную отчетность за СУБП.</p>	<p>Присемлемая</p> <p>Ответственный руководитель контролирует ресурсы.</p>	<p>Рабочая</p> <p>Ответственный Руководитель обеспечивает надлежащее обеспечение ресурсами, внедрение и обслуживание СУБП, а также имеет право остановить работу в случае неприемлемого уровня риска для безопасности полетов.</p> <p>Ответственный руководитель полностью осознает свои роли и обязанности в системе СУБП.</p> <p>Ответственный руководитель доступен для сотрудников эксплуатанта ВТ.</p>	<p>Эффективная</p> <p>Ответственный Руководитель следит за тем, чтобы эффективность СУБП отслеживалась, анализировалась и улучшалась.</p>		
1.2.3	Показатели соответствия эффективности					
	Ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности определены и задокументированы во всей организации, и персонал понимает свои собственные обязанности.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Изучить и оценить			
Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
<ul style="list-style-type: none"> - Ответственность за безопасность полетов, полномочия и обязанности четко определены и задокументированы. 	<p>Отдельные лица имеют доступ к своей подотчетности, полномочиям и обязанностям в области безопасности полетов (например, посредством должностных инструкций или организационных схем).</p>	<p>Все сотрудники эксплуатанта ВТ знают и выполняют свои обязанности, полномочия и ответственность в области безопасности полетов, и их поощряют вносить свой вклад в СУБП.</p>	<p>Подготовленный руководитель и руководящий персонал осведомлены о рисках, с которыми сталкивается эксплуатант ВТ, и принципы СУБП действуют во всей организации, поэтому безопасность полетов является частью повседневного языка.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Распросите руководителей и сотрудников об их ролях и обязанностях. - Подтвердите, что высшее руководство осведомлено о показателях безопасности полетов эксплуатанта ВТ и ее наиболее значительных рисках. - Изучите доказательства наличия у руководителей целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов [SPT] - Изучите активное участие руководящего персонала в СУБП. - Доказательства надлежащего снижения рисков, действий и ответственности. - Определены и применяются уровни управления, полномоченные принимать решения о принятии рисков. - Проверьте наличие любых конфликтов интересов, а также то, что они были выявлены и урегулированы. 			

1.3 НАЗНАЧЕНИЕ КЛЮЧЕВОГО ПЕРСОНАЛА

	Показатели соответствия и эффективности	С П Р Э			Как это достигается	Комментарии
1.3.1	Был назначен компетентный руководитель по безопасности полетов, который отвечает за внедрение и обслуживание СУБП и подчиняется непосредственно ответственному Руководителю.					
1.3.2	Эксплуатант ВТ выделил достаточно ресурсов для управления СУБП, включая, помимо прочего, компетентный персонал для расследования безопасности полетов, анализа, аудита и продвижения.					



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Изучить и описать		Рабочая	Эффективная
<ul style="list-style-type: none">- Просмотрите роль руководителя по безопасности полетов, включая авторитет и статус.- Проанализируйте обучение, которое получил руководитель по безопасности полетов.- Изучите доказательство о поддержании и сохраненной компетентности.- Проверьте, как руководитель по безопасности полетов получает доступ к внутренней и внешней информации по безопасности полетов.- Проверьте, как руководитель по безопасности полетов общается и взаимодействует с эксплуатационным персоналом, высшим руководством.- Проверьте рабочую нагрузку руководителя по безопасности полетов/выделенное время для выполнения роли.- Убедитесь в наличии достаточных ресурсов для деятельности СУБП, такой как расследование безопасности полетов, анализ, аудит, посещение совещаний по безопасности полетов и продвижение по службе.- Обзор действий по отчету о безопасности полетов и сроков закрытия.- Интервью с ответственным руководителем и руководителем по безопасности полетов.- Проверьте наличие любых конфликтов интересов, а также то, что они были выявлены и урегулированы.	Руководитель по безопасности полетов внедрил и поддерживает СУБП. Руководитель по безопасности полетов находится в постоянном контакте с ответственным руководителем и при необходимости сообщает о проблемах безопасности полетов. Руководитель по безопасности полетов доступен для всех сотрудников эксплуатанта ВТ.	Руководитель по безопасности полетов поддерживает СУБП. Руководитель по безопасности полетов находится в постоянном контакте с ответственным руководителем и при необходимости сообщает о проблемах безопасности полетов. Руководитель по безопасности полетов доступен для всех сотрудников эксплуатанта ВТ.	Руководитель по безопасности полетов компетентен управлять СУБП и своевременно выявлять улучшения. Существуют тесные рабочие отношения с ответственным руководителем. Руководитель по безопасности полетов считается доверенным советником и имеет соответствующий статус в организации.



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
1.3.3 Эксплуатант ВТ создал соответствующий(ие) комитет(ы) по безопасности полетов, который обсуждает и решает вопросы, связанные с рисками для безопасности полетов и соблюдением требований, и включает ответственного руководителя и соответствующий руководящий персонал функциональных направлений.						
Изучить и оценить.						
<ul style="list-style-type: none">- Изучите комитет по безопасности полетов и структуру совещаний, а также техническое задание для каждого комитета/совещания.- Пересмотрите уровни посещаемости собраний.- Просмотрите записи собраний и действия.- Убедитесь, что результаты доведены до сведения остальных сотрудников организации.- Данные о целях безопасности полетов, показателях безопасности полетов и соблюдении требований рассматриваются и обсуждаются на совещаниях.- Участники оспаривают то, что представляется, когда есть ограниченные доказательства.- Высшее руководство осведомлено о наиболее значительных рисках, с которыми сталкивается эксплуатант ВТ, и об общих показателях безопасности полетов эксплуатанта ВТ.						



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
Эксплуатант ВТ создал комитет(ы) по безопасности полетов.	Структура и периодичность комитетов по безопасности полетов поддерживают функции СУБП в масштабах всей организации. Сфера деятельности комитета(ов) по безопасности полетов включает риски для безопасности полетов и вопросы соответствия. В состав комитета по безопасности полетов высшего уровня входят как минимум Ответственный руководитель и руководители функциональных направлений.	Имеются свидетельства о проведении встреч с подробным описанием посещаемости, обсуждений и действий. Комитет(ы) по безопасности полетов наблюдают за эффективностью СУБП и функции контроля за соблюдением требований, проверяя наличие достаточных ресурсов. Действия контролируются, и установлены соответствующие целевые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и SPI.	В состав комитетов по безопасности полетов входят ключевые заинтересованные стороны. Результаты встреч документируются и сообщаются, а любые действия согласовываются, предпринимаются и своевременно отслеживаются. Показатели безопасности полетов и цели безопасности полетов пересматриваются и предпринимаются соответствующие действия.

1.4 КООРДИНАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ АВАРИЙНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

Показатели соответствия и эффективности	С П Р Э			Как это достигается	Комментарии
	С	П	Р		
1.4.1 Был разработан и распространен соответствующий план аварийного реагирования (ERP), определяющий процедуры, роли, обязанности и действия различных организаций и ключевого персонала.					
1.4.2 ERP периодически проверяется на пригодность плана, а результаты анализируются для повышения его эффективности.					



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Руководство		Изучить и оценить				
Существующая	Применяемая	Рабочая	Эффективная			
<ul style="list-style-type: none"> - Изучите план реагирования на чрезвычайные ситуации. - Проверьте, как планируется координация с другими организациями ГА. - Проверьте, как распространяется ERP и где хранятся копии. - Опрсите ключевых сотрудников и убедитесь, что у них есть доступ к ERP. - Убедитесь, что были учтены различные типы предсказуемых аварийных ситуаций. - Просмотрите, когда план последний раз пересматривался и проводились тренировки, а также предпринятые действия. 	<p>Была разработана и определена скоординированная ERP.</p> <p>Ключевой персонал имеет легкий доступ к соответствующим частям ERP в любое время. ERP определяет процедуры, роли, обязанности и действия различных организаций и ключевого персонала. Определяются периодичность и методы проведения тренировок ERP. Координация с другими организациями ГА (включая неавиационные организации) определяется соответствующими средствами.</p>	<p>ERP пересматривается и своевременно проводятся тренировки, чтобы убедиться, что она остается актуальной, а также документально оформляются. При необходимости имеются свидетельства координации с другими организациями ГА.</p>	<p>Результаты проверки и проведенных тренировок ERP оцениваются и принимаются меры для повышения ее эффективности.</p>			
Показатели соответствия и эффективности		С	П	Э	Как это достигается	Комментарии
1.5.1	<p>Документация по СУБП включает политику и процессы, описывающие систему и процессы управления безопасностью полетов эксплуатанта ВГ, и доступна для всего соответствующего персонала.</p>					

1.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО СУБП



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

1.5.2	Документация СУБП, включая записи, относящиеся к СУБП, регулярно пересматриваются и обновляются с помощью соответствующего контроля версий/издания.		
Изучить и оценить			
<ul style="list-style-type: none"> - Просмотрите документацию СУБП и процедуры внесения поправок. - Проверьте наличие перекрестных ссылок на другие документы и процедуры. - Проверить доступность документации СУБП для всех сотрудников эксплуатанта ВТ. - Убедитесь, что персонал знает, где найти документацию, связанную с безопасностью полетов, включая документацию и процедуры, соответствующие их роли и обязанностям. - Просмотрите вспомогательную документацию по СУБП (журналы учета опасностей, протоколы совещаний, отчеты о показателях безопасности полетов, оценки рисков и т. д.). - Проверьте, как хранятся записи о безопасности полетов и контролируется ли версия/издание. - Убедитесь, что соответствующий персонал осведомлен о процессах и процедурах управления записями. 			
Существующая		Рабочая	
Документация СУБП включает политики и процессы, описывающие СУБП и процессы эксплуатанта ВТ. Документация СУБП определяет выходные данные СУБП и записи о действиях СУБП, которые будут храниться. Идентифицируются записи, подлежащие хранению, период хранения и местонахождение.	Документация по СУБП легкодоступна для всего соответствующего персонала. Документация по СУБП понятна. Документация СУБП согласуется с другими внутренними системами управления и отражает фактические действующие процессы. Определены правила защиты данных и конфиденциальности.	Изменения в документации СУБП являются управляемыми. Все знаки с соответствующими частями документации СУБП и следуют им Действия по СУБП надлежащим образом хранятся и признаются полными и соответствующими правилам защиты данных и контроля конфиденциальности.	Документация СУБП активно пересматривается на предмет улучшения. Записи СУБП обычно используются в качестве исходных данных для задач, связанных с управлением безопасностью полетов, и постоянного улучшения СУБП.
Эффективная		Эффективная	



2. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (АПКР 19, компонент 2)

2.1 ВЪЯВЛЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ОПАСНОСТИ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Э	Как это достигается	Комментарии
2.1.1 Существует система конфиденциальной отчетности для регистрации ошибок, опасностей и ситуаций, когда едва удалось избежать неблагоприятного события, которая проста в использовании и доступна для всех сотрудников.					
2.1.2 Существует система конфиденциальных сообщений, обеспечивающая соответствующую обратную связь с сообщаемым и, при необходимости, с остальной частью эксплуатанта.					
Изучить и оценить					
- Проверьте систему отчетности на доступность и простоту использования.					
- Проверьте доверие сотрудников к системе отчетности и осведомленность о ней, а также о том, знают ли они, о чем следует сообщать.					
- Узнайте, как обеспечивается защита и конфиденциальность данных.					
- Доказательства обратной связи с сообщаемым, организацией и третьими лицами.					
- Оцените объем и качество отчетов, в том числе сообщает ли персонал о своих ошибках и недочетах.					
- Просмотрите показатели закрытия отчетов.					
- Проверьте, могут ли контрактные организации ГА, и клиенты составлять отчеты.					
- Проверьте, как анализируются отчеты в системе.					
- Убедитесь, что обязанности в отношении анализа событий, хранения и последующих действий четко определены.					
- Проверьте, что соответствующий персонал знает, какие события должны быть обязательными.					
- Оцените, как высшее руководство взаимодействует с результатами системы отчетности.					
Существующая	Приемлемая			Рабочая	Эффективная
Существует система конфиденциальной отчетности для регистрации обязательных событий и добровольных отчетов, которая включает систему обратной связи и	Система отчетности доступна и проста в использовании для всего персонала. Обязанности, сроки и формат обратной связи содержательны и четко определены. Защита данных и			Система отчетности используется всем персоналом. О любых предпринятых (или не предпринятых) действиях сообщается сообщившему и, при необходимости, остальной	Существует надежная система отчетности, основанная на объеме отчетности и качестве полученных отчетов. Действия по отчетам по безопасности полетов выполняются своевременно. Персонал

Издание: 1

Ревизия: 0

Дата издания: 05.02.2024г.

Дата ревизии:



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

	хранится в базе данных. Процесс определяет, как обрабатываются отчеты, а также указываются и учитываются временные рамки.	конфиденциальность обеспечены.	части организации. Отчеты оцениваются, обрабатываются, анализируются и сохраняются. Персонал знает и выполняет свои обязанности в отношении системы отчетности. Отчеты обрабатываются в установленные сроки.	выражает уверенность и доверие к политике и процессу отчетности эксплуатанта ВТ. Система отчетности используется для принятия более эффективных управленческих решений и постоянно совершенствуется. Система отчетности доступна для третьих лиц (партнеров, поставщиков и подрядчиков).	
Оценка	С	П	Р	Э	Комментарий
Показатели соответствия и эффективности			Как это достигается		
2.1.3	Существует процесс, который определяет, как выявляются опасности из нескольких источников с помощью реактивных и проактивных методов (внутренних и внешних).				
2.1.4	Процесс идентификации опасностей выявляет опасности, связанные с человеческими качествами.				
2.1.5	Существует процесс анализа данных и информации о безопасности полетов для выявления тенденций и получения полезной управленческой информации.				
2.1.6	Расследования безопасности полетов проводятся соответствующим образом обученным персоналом для выявления основных причин (почему это произошло, а не только того, что произошло).				



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Изучить и оценить		Эффективная	
Существующая	Применяемая	Рабочая	
Существует процесс, который определяет, как выявляются опасности с помощью реактивных и проактивных методов. Идентифицируются триггеры для исследований безопасности.	Множественные источники опасностей (внутренние и внешние) рассматриваются и пересматриваются по мере необходимости. Процесс анализа данных позволяет получить полезную информацию о безопасности. Опасности задокументированы в удобном для понимания формате. Уровень одобрения исследований безопасности полетов определен и соответствует уровню риска.	Опасности идентифицируются и документируются. Выявляются человеческие и организационные факторы, связанные с опасностями. Проводятся и протоколируются проверки безопасности полетов.	Эксплуатант ВТ имеет реестр опасностей, который ведется и пересматривается для обеспечения его актуальности. Он постоянно и активно выявляет опасности, связанные с деятельностью организации ГА и рабочей средой, и вовлекает весь ключевой персонал и соответствующие заинтересованные стороны, включая внешние организации. Опасности постоянно систематически и своевременно оцениваются. Исследования безопасности полетов выявляют причинные/содействующие факторы, в соответствии с которыми принимаются меры.
<ul style="list-style-type: none">- Проанализируйте, как выявляются, анализируются, устраняются и регистрируются опасности.- Проверьте структуру и план журнала опасностей.- Учитывайте опасности, связанные с:<ul style="list-style-type: none">o Возможными сценариями аварийных ситуаций;o Человеческим и организационным факторами;o Деловыми решениями и процессами; иo Сторонними организациями ГА;- Проанализируйте, какие внутренние и внешние источники опасностей учитываются, например, отчеты о безопасности, аудиты, проверки безопасности полетов, расследования, инспекции, обсуждения, управление изменениями, коммерческие и другие внешние воздействия и т. д.- Проверьте, выявляют ли исследования безопасности человеческие и организационные факторы.			



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

2.2 ОЦЕНКА И УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
2.2.1	Существует процесс управления риском, который включает анализ и оценку риска, связанного с выявленными опасностями, выраженными с точки зрения вероятности и серьезности (или альтернативной методологии).					
2.2.2	Существуют критерии для оценки уровня риска, который эксплуатант ВТ готов принять, а оценки и рейтинги риска должным образом обосновать.					
Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none">- Изучите схему и процедуры классификации рисков.- Убедитесь, что определены критерии серьезности и вероятности (или описана альтернативная методология).- Проверьте, последовательно ли проводятся оценки рисков.- Отберите образец выявленной опасности и проверьте, как она обрабатывается и документируется.- Просмотрите, что запускает оценку риска.- Проверьте все сделанные предположения и проверьте, пересматриваются ли они.- Проверьте, как классифицируются проблемы, когда количественных данных недостаточно.- Убедитесь, что процесс определяет, кто и какой уровень риска может принять.- Убедитесь, что реестр рисков пересматривается и контролируется соответствующим(и) комитетом(ами) по безопасности.- Доказательства приемлемости риска регулярно используются в процессах принятия решений.						
Руководство						
Существующая		Приемлемая		Рабочая		Эффективная
Существует процесс анализа и оценки рисков безопасности полетов. Определяется уровень риска, который эксплуатант ВТ готов принять.		Критерии серьезности и вероятности четко определены соответствующим фактическим обстоятельствам эксплуатанта ВТ. Матрица рисков и критерии приемлемости четко определены и применимы. Ответственность и		Анализ и оценка рисков выполняются последовательно на основе определенного процесса. Применяется установленная приемлемость риска.		Анализ и оценки рисков пересматриваются на предмет согласованности и выявления улучшений в процессах. Оценки рисков регулярно пересматриваются, чтобы обеспечить их актуальность. Критерии приемлемости риска используются на постоянной основе и применяются в процессах принятия



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

		сроки принятия риска четко определены.		управленческих решений и регулярно пересматриваются.
2.2.3	Эксплуатант ВТ имеет процесс принятия решений и применения, надлежащих и эффективных средств контроля рисков.	С	Р	Комментарии
	<p align="center">Изучить и оценить</p> <ul style="list-style-type: none"> - Элементы управления рисками учитывают человеческие и организационные факторы. - Доказательства принятия мер по контролю рисков и последующих действий. - Проверьте, снизили ли средства контроля риска остаточный риск. - Элементы управления рисками четко определены. - Убедитесь, что новые элементы управления рисками не создают дополнительных рисков. - Проверьте, осуществляется ли приемлемость рисков на правильном уровне управления. 	Э	Как это достигается	
	<p align="center">Существующая</p> <p>Эксплуатант ВТ имеет процесс принятия решений и применения средств контроля рисков.</p>	<p align="center">Приемлемая</p> <p>Определены обязанности и сроки для определения и принятия средств контроля риска.</p>	<p align="center">Рабочая</p> <p>Для снижения риска до приемлемого уровня применяются соответствующие меры контроля рисков, включая сроки и распределение обязанностей. Человеческий фактор рассматривается как часть разработки средств контроля риска.</p>	<p align="center">Эффективная</p> <p>Средства контроля рисков практичны и устойчивы, применяются своевременно и не создают дополнительных рисков. Средства управления рисками учитывают человеческий фактор.</p>



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

3 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ (АШКР 19, компонент 3) 3.1 КОНТРОЛЬ И КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

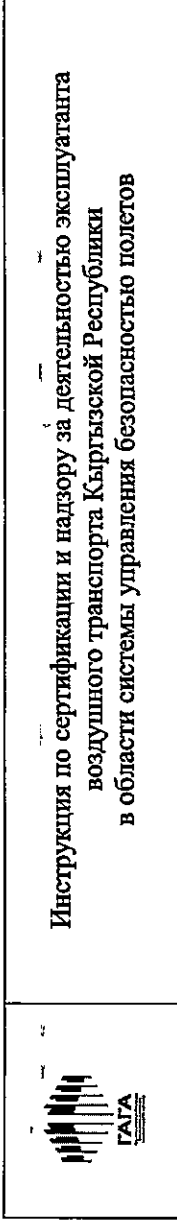
Показатели соответствия и эффективности	С	П	Э	Как это достигается	Комментарий
<p>3.1.1 Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), связанные с целями эксплуатанта ВТ в области безопасности, были определены, доведены до сведения, отслеживаются и анализируются для выявления тенденций.</p> <p style="text-align: center;">Изучить и оценить</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доказательства того, что SPI основаны на надежных источниках данных. - Свидетельство о том, когда в последний раз рассматривались SPI. - Определенные SPI и цели соответствуют деятельности эксплуатанта ВТ, рискам и целям безопасности полетов. - SPI сосредоточены на том, что важно, а не на том, что легко измерить. - Рассмотрение любых государственных SPI. - Проверьте, были ли предприняты какие-либо действия, когда SPI указывает на негативную тенденцию (отражающую контроль риска или несоответствующий SPI). - Доказательства мониторинга показателей безопасности полетов обсуждаются на уровне высшего руководства. - Подтверждение обратной связи, предоставленной Ответственному руководителю. 					
<p>Существующая</p> <p>Существует процесс измерения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов организации, включая SPI и целевые показатели, связанные с целями эксплуатанта ВТ в области безопасности полетов, а также для измерения эффективности средств контроля рисков безопасности полетов.</p>	<p>Приемлемая</p> <p>SPI сосредоточены на том, что важно, а не на том, что легко измерить. Надежность источников данных учитывается при разработке SPI. SPI связаны с выявленными рисками и целями безопасности. Периодичность и ответственность за мониторинг тенденций SPI являются соответствующими.</p>	<p>Рабочая</p> <p>Показатели безопасности полетов эксплуатанта ВТ измеряются, а значимые SPI постоянно отслеживаются и анализируются на предмет тенденций.</p>	<p>Эффективная</p> <p>SPI демонстрируют показатели безопасности полетов эксплуатанта ВТ и эффективность средств контроля рисков на основе надежных данных. SPI пересматриваются и регулярно обновляются, чтобы обеспечить их актуальность. Если SPI указывают на неэффективность контроля</p>		

Издание: 1

Ревизия: 0

Дата издания: 05.02.2024г.

Дата ревизии:



		Были поставлены реалистичные цели. Государственные SPI учитываются, если применимо.	риск, предпринимаются соответствующие действия.
		Цели достигаются	Комментарии
		С П Р Э	Как это достигается
3.1.2	Показатели соответствия и эффективности	Меры по снижению рисков и меры контроля проверяются/аудируются, чтобы подтвердить, что они работают и эффективны.	
3.1.3	Обеспечение безопасности полетов учитывает деятельность, осуществляемую всеми организациями ГА, нанятыми напрямую.		
Изучить и оценить			
-	Доказательства того, что средства контроля рисков оцениваются на предмет их эффективности (например, аудиты, опросы, обзоры), SPI и целевые показатели обеспечения безопасности полетов [SPI], системы отчетности).		
-	Доказательства контроля рисков, применяемого оцениваемыми контрактными организациями ГА и контролируемые (например, проверка качества, обзоры и регулярные встречи).		
-	Информация, полученная в результате деятельности по обеспечению безопасности полетов и контролю за соблюдением требований, возвращается в процесс управления рисками для безопасности полетов.		
-	Проверьте, были ли изменены элементы управления рисками в результате оценки.		
		Существующая	Рабочая
		Приемлемая	Эффективная
Существует процесс оценки того, применяются ли и эффективны ли средства контроля рисков.	Определены обязанности, методы и сроки оценки средств контроля риска. Подрядные организации ГА включаются в процесс обеспечения безопасности.	Проверяются средства контроля рисков, чтобы оценить, применяются ли они и насколько они эффективны.	Оцениваются средства управления рисками и предпринимаются действия для обеспечения их эффективности и предоставления безопасных услуг.
		С П Р Э	Как это достигается
		С П Р Э	Комментарии
3.1.4	Показатели соответствия и эффективности	Обязанности и ответственность за обеспечение соблюдения правил безопасности полетов определены, а применимые требования четко указаны в руководствах и процедурах эксплуатанта ВТ.	



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

3.1.5	Существует программа внутреннего аудита, включающая подробную информацию о графике аудитов и процедурах аудитов, отчетности, последующих действиях и записях.					
3.1.6	Обязанности и ответственность за процесс внутреннего аудита определены, и есть лицо или группа лиц, ответственных за внутренний аудит, прямым доступом к ответственному руководителю.					
Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none"> - Проанализируйте, как высшее руководство обеспечивает соответствие эксплуатанта ВТ требованиям. - Ознакомьтесь с должностными инструкциями на предмет соблюдения требований. - Доказательства того, что высшее руководство принимает меры по результатам внутреннего и внешнего аудита. - Проанализируйте, как достигается независимость службы внутреннего аудита. <ul style="list-style-type: none"> o Руководством, o Прямыми руководителями, и o Персоналом по управлению безопасностью полетов и системы управления качеством. - Оцените содержимое программы на соответствие любым нормативным требованиям. 						
Существующая Определены обязанности и ответственность за соблюдение требований. Эксплуатант ВТ имеет программу внутреннего аудита и процедуры аудита, отчетности и записей. Определено лицо или группа лиц, ответственных за внутренний аудит, и они имеют прямой доступ к ответственному руководителю.			Приемлемая Программа внутреннего аудита охватывает все применимые правила и включает подробную информацию о графике аудитов. Достигнута независимость службы внутреннего аудита.		Рабочая Программа мониторинга соответствия соблюдается и регулярно пересматривается. Все сотрудники осознают свои обязанности и ответственность за соответствие и соблюдение процессов и процедур. Результаты внутреннего и внешнего аудита сообщаются ответственному руководителю и высшему руководству.	Эффективная Отдельные лица активно выявляют потенциальные несоответствия и сообщают о них. Ответственный руководитель и высшее руководство активно запрашивают отзывы о состоянии внутреннего и внешнего аудита.
Показатели соответствия и эффективности			С	П	Э	Комментарии



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

3.1.7	После аудита проводится соответствующий анализ причинных факторов и предпринимаются корректирующие/предупредительные действия.		
Изучить и оценить			
<ul style="list-style-type: none"> - Просмотрите методы, используемые для причинно-следственного анализа. - Убедитесь, что метод используется последовательно. - Просмотрите любые повторные выводы и проверьте, были ли действия не выполнены или просрочены. - Проверять своевременность выполнения действий. - Проверьте осведомленность высшего руководства о статусе существенных выводов и соответствующих корректирующих/предупредительных действиях. - Убедитесь, что соответствующий персонал участвует в определении причин и способствующих факторов. - Изучите согласованность между результатами внутреннего аудита и результатами внешнего аудита. - Проверьте, рассматриваются ли причинные факторы как потенциальные опасности. 			
Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
<p>Определен процесс идентификации и контроля за корректирующими/предупредительными действиями.</p> <p>Описан интерфейс между внутренними аудиторами и процессами управления рисками для безопасности полетов.</p>	<p>Указаны обязанности и сроки определения, принятия и выполнения, корректирующих/предупредительных действий.</p> <p>Мониторинг соответствия включает контрактную деятельность.</p>	<p>Выявление и последующие корректирующие/предупредительные действия выполняются в соответствии с процедурами, включая причинно-следственный анализ для устранения основных причин. Статус корректирующих/предупредительных действий регулярно доводится до сведения соответствующего высшего руководства и персонала.</p>	<p>Эксплуатант ВТ исследует системные причины и факторы, способствующие получению результатов.</p> <p>Эксплуатант ВТ проактивно анализирует статус корректирующих/предупредительных действий. Проверяется эффективность корректирующих/предупредительных действий.</p>



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

3.2 УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
3.2.1 Эксплуатант ВТ имеет процесс определения того, влияют ли изменения на безопасность полетов, и управления любыми выявленными рисками в соответствии с существующими процессами управления рисками для безопасности полетов.						
3.2.2 Вопросы человеческого фактора (HF) рассматривались как часть процесса управления изменениями, и, при необходимости, организации ГА применила соответствующие стандарты HF/ориентированного на человека проектирования к оборудованию и проектированию физической среды.						
Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none"> - В процесс вовлечены основные заинтересованные стороны. - Проанализируйте, что запускает процесс. - Ознакомьтесь с последними изменениями, внесенными в процесс оценки рисков. - Убедитесь, что изменение подписано уполномоченным лицом. - Переходные риски выявляются и управляются. - Проверьте следующие действия, например, были ли подтверждены какие-либо сделанные предположения. - Проверьте, есть ли влияние на предыдущие оценки рисков и существующие опасности. - Проверьте, учитывается ли накопительный эффект множественных изменений. - Проверьте, учитывали ли изменения, связанные с бизнесом, риски для безопасности (организационная реструктуризация, увеличение или уменьшение штата, ИТ-проекты и т. д.). - Доказательства проблем с человеческим фактором, решаемых во время изменений. - Подумайте, как изменения сообщаются тем людям, на которых эти изменения повлияли. 						



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Существующая	Принимаемая	Рабочая	Эффективная
<p>Эксплуатант ВТ внедрил процесс управления изменениями для определения того, влияют ли изменения на безопасность полетов, и для управления любыми выявленными рисками в соответствии с существующими процессами управления рисками для безопасности полетов.</p>	<p>Определены причины запуска для процесса управления изменениями. В процессе также учитываются изменения, связанные с бизнесом, и взаимодействие с другими организациями ГА/отделами. Этот процесс интегрирован с процессами управления рисками и обеспечения безопасности полетов. Определены обязанности и сроки.</p>	<p>Используется процесс управления изменениями, который включает в себя идентификацию опасностей и оценку рисков с применением соответствующих средств контроля рисков до принятия решения о внесении изменений. Вопросы человеческого фактора рассматривались и решались в рамках процесса управления изменениями.</p>	<p>Процесс управления изменениями используется для всех изменений, которые могут повлиять на безопасность, включая вопросы, связанные с человеческим фактором, и учитывает накопление множества изменений. Оно инициируется запланированным, своевременным и последовательным образом и включает в себя следующие действия, обеспечивающие безопасное внедрение изменений. Изменения сообщаются тем, кого они затронут. Стратегии контроля и смягчения рисков, связанные с изменениями, достигают запланированного эффекта.</p>

3.3 ПОСТОЯННОЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУБП

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
3.3.1 Эксплуатант ВТ постоянно контролирует, пересматривает и оценивает свои процессы СУБП, чтобы поддерживать или постоянно улучшать общую эффективность СУБП.						



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

<p>- Изучите информацию и данные о безопасности полетов, используемые для принятия управленческих решений и постоянного улучшения.</p> <p>- Доказательства:</p> <ul style="list-style-type: none">o Включения извлеченных уроков в СУБП и оперативные процессы;o Поиска и внедрения передового опыта;o Опросов и оценок организационной культуры проводятся и принимаются меры;o Данные анализируются, и результаты передаются комитетам по безопасности полетов; иo Последующие действия.o Периодического обзора эффективности СУБП (политики, цели, SPI, процессы и процедуры и т. д.) <p>- Информация о внешних происшествиях, отчеты о расследованиях, совещаниях по безопасности полетов, отчеты об опасностях, аудиты и анализ данных о безопасности полетов способствуют постоянному совершенствованию СУБП.</p>	<p>Существующая</p>	<p>Существует процесс мониторинга и анализа эффективности СУБП с использованием имеющихся данных и информации.</p>	<p>СУБП периодически пересматривается, и этот анализ подкрепляется информацией о безопасности полетов и мероприятиями по обеспечению безопасности полетов.</p> <p>Задействовано высшее руководство и различные отделы.</p> <p>Принятие решений основано на данных. Внешняя информация рассматривается в дополнение к внутренней информации.</p>	<p>Рабочая</p>	<p>Имеются данные о том, что СУБП периодически пересматривается для оценки ее эффективности и принятия соответствующих мер.</p>	<p>Эффективная</p>	<p>Для оценки эффективности СУБП используются несколько источников информации, включая анализ данных о безопасности полетов, который помогает принимать решения о постоянном совершенствовании.</p>
--	----------------------------	--	---	-----------------------	---	---------------------------	---



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

4. ПОПУЛЯРИЗАЦИЯ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (АПКР 19, компонент 4) а. ПОДГОТОВКА И ОБУЧЕНИЕ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
4.1.1 Существует учебная программа по СУБП, которая включает начальную и периодическая/повторную подготовку. Обучение охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП эксплуатанта ВТ.						
4.1.2 Существует процесс измерения эффективности обучения и принятия соответствующих мер для улучшения последующего обучения.						
4.1.3 Обучение включает человеческие и организационные факторы, в том числе культуру справедливости и нетехнические навыки с целью уменьшения человеческих ошибок.						
Изучить и оценить						
<ul style="list-style-type: none">- Ознакомьтесь с программой обучения СУБП, включая содержание курса и способ обучения.- Сверьте записи о тренировках с программой обучения.- Проанализируйте, как оценивается и поддерживается компетентность инструкторов.- При обучении учитываются отзывы о внешних событиях, отчеты о расследованиях, совещаниях по безопасности полетов, отчеты об опасностях, аудиторские отчеты, анализ данных о безопасности полетов, обучение, оценки курсов и т. д.- Проанализируйте, как оценивается обучение новых сотрудников и при изменении в должности.- Просмотрите любую оценку обучения.- Убедитесь, что обучение включает человеческие и организационные факторы.- Спросите сотрудников об их собственном понимании своей роли в СУБП эксплуатанта ВТ и своих обязанностях по обеспечению безопасности полетов.- Убедитесь, что весь персонал проинструктирован о соблюдении требований.						



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

Существующая	Примлемая	Рабочая	Эффективная		
Существует программа обучения СУБП, которая включает начальное и повторное обучение.	Обучение охватывает индивидуальные обязанности по обеспечению безопасности полетов (включая роли, обязанности и ответственность) и то, как работает СУБП эксплуатанта ВТ. Учебный материал и методология адаптированы для аудитории и учитывают человеческий фактор. Выявляются все сотрудники, нуждающиеся в обучении.	Программа обучения СУБП обеспечивает соответствующее обучение различных сотрудников эксплуатанта ВТ и проводится компетентным персоналом.	Обучение СУБП оценивается по всем аспектам (цели обучения, содержание, методы и стили обучения, тесты и т. д.) и связано с оценкой компетентности. Подготовка регулярно пересматривается с учетом отзывов из различных источников.		
Показатели соответствия и эффективности					
С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
4.1.4	Существует процесс, который оценивает компетентность человека и при необходимости принимает соответствующие меры по исправлению положения.				
4.1.5	Компетентность инструкторов определяется и оценивается, и при необходимости принимаются соответствующие меры по исправлению положения.				
Изучить и оценить					
-	Проанализируйте, как проводится оценка компетентности (подготовка) при первоначальном приеме на работу и периодически.				
-	Проверка включает в себя обязанности и ответственность по обеспечению безопасности полетов, а также управление соблюдением требований.				



**Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов**

Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
Рамки компетенций определены для всего персонала, включая инструкторов.	Существует процесс периодической оценки фактической компетенции персонала в соответствии с этой структурой.	Имеются свидетельства о проведенных подготовках, своевременно выполняется программа подготовки персонала и вся необходимая документация по подготовке оформляется.	Программа и процесс оценки компетенции регулярно пересматриваются и совершенствуются. При оценке компетенции предпринимается соответствующие корректирующие действия, когда это необходимо, и вносятся в программу подготовки.

в. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
4.2.1						
<p>Существует процесс для определения того, какая критичная для безопасности полетов информация должна быть передана и как она передается всему персоналу эксплуатанта ВТ, в зависимости от ситуации. Сюда входят внешние поставщики услуг и персонал, где это применимо.</p>						
<ul style="list-style-type: none"> - Просмотрите источники информации, используемые для информирования о безопасности полетов. - Изучите методы, используемые для передачи информации о безопасности полетов (например, совещания по безопасности полетов, разборы, презентации, электронная почта, доступ к веб-сайту, информационные рассылки, бюллетени, плакаты и т. д.). - Оцените, подходят ли средства связи. - Средства коммуникации по вопросам безопасности полетов проверяются на эффективность, а материалы используются для обновления соответствующего обучения. - Сообщается о значительных событиях, изменениях и результатах расследования. - Проверьте доступность информации о безопасности полетов. - Спросите сотрудников о любых недавних сообщениях о безопасности полетов. - Проверьте, своевременно ли сообщается информация о происшествиях всему соответствующему персоналу (внутреннему и внешнему) и была ли она надлежащим образом обезличена. 						



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления безопасностью полетов

Существующая	Приемлемая	Рабочая	Эффективная
Существует процесс передачи важной для безопасности полетов информации.	Процесс определяет, что, когда и как необходимо сообщать о безопасности полетов. Процесс включает в себя контрактные организации ГА и персонал, где это уместно. Средства коммуникации адаптированы к аудитории и значимости того, что сообщается.	Критическая для безопасности полетов информация выявляется и сообщается по всему персоналу эксплуатанта ВТ, если это уместно, включая организации, работающие по контракту, и персонал, где это уместно.	Эксплуатант ВТ эффективно анализирует и передает критическую для безопасности полетов информацию с помощью различных методов, чтобы обеспечить ее максимальное понимание. Коммуникация по вопросам безопасности полетов оценивается для определения того, как она используется и понимается, и для ее улучшения, где это необходимо.

3. УПРАВЛЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ

Показатели соответствия и эффективности	С	П	Р	Э	Как это достигается	Комментарии
5.1.1 Эксплуатант ВТ определила и задокументировала соответствующие внутренние и внешние протоколы взаимодействия и критический характер взаимодействий.						
Изучить и оценить						
-					Проверьте, как взаимодействия были задокументированы. Это может быть включено в описание системы.	
-					Доказательства того, что: <ul style="list-style-type: none"> o Выявляются критические вопросы безопасности полетов, области и связанные с ними опасности; o Пройшествия, связанные с безопасностью полетов, регистрируются и рассматриваются; o Действия по управлению рисками применяются и регулярно пересматриваются; и o Взаимодействия периодически пересматриваются. 	
-					Совместно с соответствующими внешними организациями ГА организуются занятия по обучению и пропаганде безопасности полетов.	
-					Внешние организации ГА участвуют в деятельности СУБП и обмениваются информацией о безопасности полетов.	
-					Проверьте выявленные взаимодействия (например, взаимодействие с аэродромами, авиакомпаниями, органами управления воздушным движением [УВД], учебными организациями ГА, организациями ГА нанятыми по контракту, и государством).	



Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта
воздушного транспорта Кыргызской Республики
в области системы управления безопасностью полетов

Существующая	Примлемая	Рабочая	Эффективная
Эксплуатант ВГ определил и задокументировал соответствующие внутренние и внешние процессы взаимодействия и критический характер таких взаимодействий.	Адресуются все соответствующие взаимодействия. Способ управления взаимодействием соответствует критичности с точки зрения безопасности полетов. Определены средства для передачи информации о безопасности полетов.	Эксплуатант ВГ управляет взаимодействием посредством идентификации опасностей и управления рисками. Существует деятельность по обеспечению уверенности для оценки мер по снижению рисков, осуществляемых внешними организациями ГА.	Эксплуатант ВГ хорошо понимает управление взаимодействием, и есть свидетельства того, что риски взаимодействия выявляются и принимаются меры. Взаимодействующие организации ГА обмениваются информацией о безопасности полетов и принимают меры, когда это необходимо.